Rapport I

Organisation internationale du Travail

COMMISSION DES TRANSPORTS INTERNES

Septième session

Genève, 1961

RAPPORT GENERAL

Première question à l'ordre du jour

Rapport préparé par le Bureau international du Travail

Genève
Bureau international du Travail
1961

003013

TABLE DES MATIERES

Page

INTRODUCTION 1

PARTIE I - MESURES PRISES DANS LES DIVERS PAYS A LA LUMIERE DES CONCLUSIONS ADOPTEES PAR LA COMMISSION

CHAPITRE I : LES CONDITIONS DE TRAVAIL DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS 4

A. LES CONDITIONS D'EMPLOI DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS 4

L'objet du mémorandum n° 51 4

La suite donnée au mémorandum n° 51 6

Modifications prochaines de la législation nationale 6

Durée du travail 7

Durée hebdomadaire du travail 8

Durée journalière du travail 10

Heures supplémentaires 11

Durée maximum de conduite 13

Coupures 13

Jours fériés et congé annuel payé 14

Sécurité sociale 15

B. L'ASSURANCE-ACCIDENTS DANS LES TRANSPORTS INTERNES 17

La suite donnée à la résolution n° 23 17

C. L'INSPECTION DU TRAVAIL DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS 19

L'objet de la résolution n° 67 19

La suite donnée à la résolution n° 67 20

Modifications prochaines de la législation nationale 20

Observations générales 21

Page

L'organisation administrative de l'inspection du travail dans les transports routiers 22

Le personnel d'inspection, ses pouvoirs et ses fonctions 24

Le champ d'action du contrôle de l'application de la réglementation du travail dans les transports routiers 24

Les principaux points sur lesquels devrait porter le contrôle de l'inspection du travail dans les transports routiers 25

Les méthodes de l'inspection dans les transports routiers.- Le lieu et la fréquence du contrôle 25

Les documents de contrôle 26

Liste des points sur lesquels le livret individuel de contrôle du conducteur devrait donner des informations 28

Responsabilités et sanctions 29

D. LES CONDITIONS D'EMPLOI DANS LE TRAFIC ROUTIER INTERNATIONAL EN EUROPE 30

L'élaboration d'un accord au sein des Nations Unies 30

Projet d'accord intergouvernemental nouveau ... 32

La collaboration de l'O.I.T. et des Nations Unies 33

Le livret de contrôle 34

CHAPITRE II : LES CONDITIONS DE TRAVAIL DANS LES PORTS ... 35

A. LES AMENAGEMENTS EN VUE DU BIEN-ETRE DES DOCKERS. 35

La teneur de la résolution n° 52 35

La suite donnée à la résolution n° 52 dans divers pays 36

Introduction et principes généraux 37

Page

Les aménagements particuliers : 40

Salles d'attente 40
Repas et boissons 40
Eau potable 41
Lavabos, douches et vestiaires 41
Toilettes et lieux d'aisance 42
Premiers secours 42
Dispensaires et centres médicaux 43

Réadaptation professionnelle des dockers accidentés 44

Moyens de transport 44

Vêtements et équipements de protection 44

Activités éducatives, sociales et récréatives . 45

B. LES METHODES PERMETTANT D'AMELIORER L'ORGANISATION DU TRAVAIL ET LE RENDEMENT DANS LES PORTS .. 46

La teneur de la résolution n° 66 46

La suite donnée à la résolution n° 66 dans divers pays 47

Introduction 47
Relations professionnelles 50
Règlement rapide des conflits ou des plaintes . 55
Discipline 56
La position du contremaître 57
Communications 58
Affectation de la main-d'oeuvre 59
Disponibilités en main-d'oeuvre 61
Périodes de travail 62
Heures supplémentaires 64
Temps improductifs 65
Techniques de l'étude du travail 66
La rémunération au rendement 67
Formation professionnelle 69

Page

Sécurité 70
Bien-être 72
Mise en service d'équipements nouveaux 73
Organisation des ports 73
Assistance technique 75

L'activité des organisations internationales 75

C. LA REGULARISATION DE L'EMPLOI DES DOCKERS 77

L'objet des résolutions n^{os} 25 et 70 77

La suite donnée aux résolutions n^{os} 25 et 70 dans divers pays 77

D. LA CONCURRENCE ENTRE LES PORTS 83

PARTIE II - L'ACTION DE L'O.I.T. DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS INTERNES

CHAPITRE III : DE LA SIXIEME A LA SEPTIEME SESSIONS DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS INTERNES 85

L'examen et la publication des travaux de la sixième session 85

La revision de la composition de la Commission .. 89

L'historique de la procédure de revision 89
La composition et la compétence de la Commission des transports internes 90

La préparation de la septième session de la Commission 91

La périodicité des sessions 91
L'ordre du jour de la septième session 91
Les rapports destinés à la septième session ... 93

Travaux effectués au sein de l'O.I.T. 94

Etablissement d'un livret individuel type de contrôle pour les conducteurs des transports routiers 96

Page

Conditions de travail dans les transports internes en Asie 98

Conditions de travail des bateliers rhénans ... 99

CHAPITRE IV : LA SECURITE SOCIALE DES TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX 101

Convention européenne concernant la sécurité sociale des travailleurs des transports internationaux 101

Champ d'application 103

Détermination de la législation applicable 103

Prestations 103

Non-discrimination 106

Remboursements entre institutions 106

Normalisation des documents 107

Revision de l'Accord concernant la sécurité sociale des bateliers rhénans 107

L'activité du Centre administratif 107

La portée de l'Accord 108

Vers un élargissement de l'Accord 108

La sécurité sociale des travailleurs des transports en poste à l'étranger 109

CHAPITRE V : LES CONDITIONS D'EMPLOI DANS L'AVIATION CIVILE 111

La Réunion spéciale de l'aviation civile de 1960. 114

CHAPITRE VI : L'ASSISTANCE TECHNIQUE DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS INTERNES 116

Nécessité de l'assistance technique 117

L'activité de l'O.I.T. 118

Page

Transports routiers 119
Chemins de fer 122
Navigation fluviale 124
Travailleurs des docks 125

Coopération avec l'Organisation des Nations Unies et ses institutions spécialisées 126

L'Administration de l'assistance technique des Nations Unies 127
L'Organisation de l'aviation civile internationale 128
L'Organisation météorologique mondiale 129
L'Union internationale des Télécommunications . 130
La Banque internationale pour la Reconstruction et le Développement 131

PARTIE III - EVENEMENTS ET PROGRES RECENTS DANS LES TRANSPORTS INTERNES

CHAPITRE VII : COORDINATION NATIONALE ET INTEGRATION REGIONALE DES TRANSPORTS 133

La notion de la coordination 134

Economie planifiée et économie concurrentielle. 134
La spécialisation des modes de transports 136
Concurrence et collaboration 138

Les politiques nationales du transport 140

L'étude internationale des problèmes du transport 146

Les institutions des Nations Unies 146
L'harmonisation régionale 146
L'harmonisation des divers modes de transports en Europe 148
La recherche d'une intégration européenne 152

Page

Les conséquences sociales de la coordination 156

L'équivalence des conditions d'emploi dans les différentes branches des transports 159

L'équivalence des conditions de travail dans les transports pour compte propre et pour les artisans 165

Les remèdes aux conséquences sociales défavorables éventuelles d'une coordination 167

Contrôle et sanctions 170

Collaboration entre l'O.I.T. et les autres organisations internationales 171

CHAPITRE VIII : LA SECURITE DU TRAVAIL DANS LES TRANSPORTS 172

Transports par chemins de fer 172

L'attelage automatique 172

Prévention des accidents survenant lors de l'attelage des wagons ou d'opérations connexes. 175

Autres questions concernant la sécurité du personnel des chemins de fer 176

Transports routiers 176

Transports fluviaux 180

Le chargement et le déchargement des navires 180

La lutte contre les accidents 180

Recueil de directives sur la sécurité et l'hygiène dans les manutentions portuaires 182

Normalisation des certificats et registres 183

Transports aériens 185

Transports verticaux 187

Problèmes communs à divers modes de transports .. 188

Transport et manutention des substances dangereuses 188

a) Danger des poussières de céréales 188

b) Manutention de suie 189

c) Substances explosives, inflammables, toxiques, corrosives et radioactives 189

Page

Limitation du poids pouvant être porté par un seul homme 190

Indication du poids sur les colis transportés par bateau 192

CHAPITRE IX : LA RESPONSABILITE CIVILE DES TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS 194

La situation des conducteurs dans les transports routiers 197

La Réunion d'experts de 1956 197

Réalité du risque couru par les conducteurs salariés 199

Opportunité d'une protection juridique des conducteurs salariés 199

Protection par la voie de l'assurance 200

Protection grâce à l'acceptation du risque par l'employeur 201

Protection par exonération totale 203

Utilité de dispositions complémentaires 203

Le personnel navigant de l'aviation 205

Annexe : Conclusions adoptées par la Commission des transports internes 209

INTRODUCTION

Le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, ayant examiné au cours de ses 144me et 145me sessions (mars et mai 1960) les propositions que la Commission des transports internes avait formulées lors de sa sixième session (Hambourg, mars 1957) au sujet des problèmes sur lesquels pourraient porter les travaux de sa prochaine réunion[1], a fixé comme suit l'ordre du jour de la septième session de la Commission :

1. Rapport général portant notamment sur les points suivants :

   a) mesures prises dans les différents pays à la lumière des conclusions adoptées aux sessions précédentes de la Commission ;

   b) dispositions prises par le Bureau pour procéder aux études et enquêtes proposées par la Commission ;

   c) événements et progrès récents dans les transports internes.

2. Conditions générales de travail des cheminots.

3. Conséquences sociales de l'évolution des méthodes et des techniques dans les chemins de fer et les transports routiers.

Le Bureau a préparé, à l'intention de la Commission, un rapport sur chacun de ces trois points.

Le présent rapport, conformément au libellé du point 1 de l'ordre du jour, a été divisé en trois parties, mais le Bureau s'est efforcé d'éviter les redites et l'on verra qu'à cette fin il est fait mention dans le contexte même des chapitres de la partie III, consacrés à l'évolution récente de quelques problèmes sociaux, des mesures prises au sujet de ces mêmes problèmes tant sur le plan national que sur le plan international. Les renvois nécessaires ont été indiqués afin de fournir aux délégués un tableau cohérent de l'état de chacune des questions traitées.

---

[1] On trouvera des informations plus détaillées à ce sujet au chapitre III du présent rapport.

La partie I fournit, dans deux grands domaines, ceux de la route et des ports, un exposé analytique des informations communiquées au Bureau par un certain nombre d'Etats Membres de l'O.I.T. sur les mesures prises dans leur pays pour donner suite à des conclusions de la Commission des transports internes. Il s'agit de trois conclusions que la Commission a adoptées avant la sixième session et au sujet desquelles, en 1957, elle avait exprimé le souhait d'obtenir des informations complémentaires :

Résolution (n° 23) sur l'assurance-accidents dans l'industrie des transports routiers ;

Mémorandum (n° 51) concernant les conditions d'emploi dans les transports routiers, paragraphes 14 à 24, relatifs à la durée du travail, 32 à 35, relatifs aux jours fériés et au congé annuel payé, et 43 et 44, relatifs à la sécurité sociale ;

Résolution (n° 52) concernant les aménagements en vue du bien-être des dockers.

En outre, à la sixième session, la Commission a adopté six conclusions nouvelles s'adressant aux gouvernements et aux organisations nationales d'employeurs et de travailleurs, à savoir :

Résolution (n° 66) concernant les méthodes permettant d'améliorer l'organisation du travail et le rendement dans les ports ;

Résolution (n° 67) concernant l'inspection du travail dans les transports routiers ;

Résolution (n° 69) concernant la protection juridique des conducteurs salariés contre les actions en responsabilité civile encourues du fait de leur travail ;

Résolution (n° 70) concernant la régularisation de l'emploi des dockers ;

Résolution (n° 71) concernant la concurrence entre les ports ;

Résolution (n° 72) concernant les clauses sur les conditions d'emploi des conducteurs de véhicules automobiles applicables aux exploitants dans le transport international de voyageurs et de marchandises en Europe.

Les informations résumées dans cette partie I ont été fournies au Bureau par les gouvernements des pays cités; cependant,

lorsque le Bureau a disposé d'informations d'autre provenance, il en a fait usage également, en en indiquant la source.

Cette revue des suites données aux conclusions adoptées par la Commission des transports internes à ses six premières sessions ne prétend certes pas être complète. Il s'agit, comme le Conseil d'administration l'avait prévu au cours de sa 125me session (mai 1954)[1], de fournir aux commissions, par cette méthode, une indication générale de l'évolution de la situation dans le monde en ce qui concerne les questions traitées dans les conclusions.

La partie II du présent rapport fournit au Bureau l'occasion d'indiquer les dispositions prises par l'O.I.T. (et aussi d'autres organisations internationales) dans plusieurs domaines des transports. Il s'agit notamment des travaux qui ont eu pour objet d'assurer, d'une façon générale, la poursuite de l'activité de la Commission, ainsi que de la réorganisation de sa composition à laquelle le Conseil d'administration a procédé en 1959, des problèmes internationaux de la sécurité sociale, des conditions de travail dans l'aviation civile et de l'assistance technique.

En ce qui concerne enfin la partie III, qui répond au point 1 c) de l'ordre du jour, on a déjà indiqué qu'elle est consacrée à plusieurs problèmes sociaux de portée générale qui paraissent présenter une actualité particulière dans le domaine des transports non maritimes et que le Bureau a suivis dans toute la mesure où ses ressources et ses autres engagements le lui ont permis : coordination des transports, sécurité du travail, responsabilité civile.

Le Directeur général espère que le présent rapport permettra, d'une part, à la Commission, selon les intentions du Conseil d'administration, de se faire une juste idée de l'utilité des conclusions qu'elle a adoptées jusqu'à présent et de l'effet que ces conclusions produisent dans les différents pays, et qu'il pourra, d'autre part, servir de point de départ à un large examen de plusieurs problèmes d'actualité.

---

[1] O.I.T., Document destiné à servir de guide aux commissions d'industrie, Genève, B.I.T., 1959, p. 10.

PARTIE I

MESURES PRISES DANS LES DIVERS PAYS A LA LUMIERE DES CONCLUSIONS ADOPTEES PAR LA COMMISSION

CHAPITRE I

LES CONDITIONS DE TRAVAIL DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS

Comme il est indiqué dans l'introduction du présent rapport, les deux premiers chapitres contiennent un bref exposé des mesures prises par divers Etats Membres de l'O.I.T. à la lumière de certaines des conclusions adoptées par la Commission des transports internes lors des six sessions précédentes.

En ce qui concerne les conditions de travail dans les transports routiers, les informations fournies par les gouvernements ainsi que par des organisations professionnelles, nationales ou internationales, sont résumées sous les rubriques suivantes :

Les conditions d'emploi dans les transports routiers;

L'assurance-accidents dans les transports internes;

L'inspection du travail dans les transports routiers;

Les conditions d'emploi des conducteurs de véhicules automobiles effectuant des transports internationaux par route en Europe.

A. LES CONDITIONS D'EMPLOI DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS

L'objet du mémorandum n° 51

Lors de sa cinquième session (Genève, 1954), la Commission des transports internes a adopté un mémorandum concernant les conditions d'emploi dans les transports routiers.

Ce texte a pour objet de suggérer des normes minimums destinées à servir de guide aux autorités publiques et aux organisations d'employeurs et de travailleurs dans la détermination des conditions d'emploi du personnel affecté aux transports routiers. Les suggestions visent le personnel - conducteurs, convoyeurs, aides, receveurs ou autres - occupé sur les véhicules automobiles de transports de marchandises par route et de transports interurbains de voyageurs; certaines des dispositions du mémorandum, dans la mesure où elles concernent la sécurité, visent aussi les conducteurs propriétaires et autres conducteurs professionnels, ainsi que les conducteurs et convoyeurs effectuant des transports de marchandises par route pour compte propre.

Le mémorandum contient les rubriques suivantes : conducteurs propriétaires; transports à longue distance; âge minimum; aptitude physique; aptitude professionnelle des conducteurs; durée du travail; durée hebdomadaire du travail; durée journalière du travail; heures supplémentaires; durée maximum de conduite; coupures; repos quotidien; repos hebdomadaire; cas exceptionnels; jours fériés; congé annuel payé; salaires; indemnité de déplacement; retour au point d'attache; garanties en cas de cessation d'emploi; sécurité sociale; horaires de marche; équipages des véhicules; marchandises dangereuses; extincteurs et boîtes de secours; aménagements en vue de l'hygiène et du bien-être; clause de sauvegarde; surveillance et sanctions.

Des renseignements sur la situation du personnel affecté aux transports routiers, pour ce qui est des recommandations formulées dans le mémorandum, ont été demandés en vue de la sixième session de la Commission des transports internes (Hambourg, 1957); les réponses des gouvernements ont été résumées dans le Rapport général[1] dont cet organisme était saisi à cette occasion.

Appelée à choisir un certain nombre de questions sur lesquelles elle désirait recevoir des renseignements supplémentaires de la part des gouvernements, la Commission a décidé, lors de sa sixième session, de limiter la portée de ses demandes en ce qui concerne les conditions d'emploi dans les transports routiers et elle a prié les gouvernements d'exposer la situation actuelle dans trois domaines seulement : la durée du travail; les jours fériés et le congé annuel payé; enfin, la sécurité sociale, qui font l'objet des paragraphes 14-24, 32-35 et 43-44 du mémorandum.

---

[1] O.I.T., Commission des transports internes, sixième session, Hambourg, 1957, Rapport I, point 1 a) et b) : Rapport général, Suite donnée aux conclusions des sessions précédentes, B.I.T., Genève, 1956, pp. 38 à 114.

La suite donnée au mémorandum n° 51

La plupart des gouvernements se sont référés aux renseignements qu'ils avaient fourni pour la sixième session de la Commission; seules les informations nouvelles seront donc analysées ci-après.

Modifications prochaines de la législation nationale

Les gouvernements de la France, de l'Italie, du Pakistan et de la Suisse ont indiqué dans leurs réponses que des modifications importantes allaient être apportées à leurs dispositions législatives concernant les conditions de travail dans les transports routiers.

En ce qui concerne la durée du travail, les changements envisagés portent notamment sur les points suivants :

En France, le décret portant réglementation de la durée du travail dans les entreprises de transport par terre est en voie de revision.

Dans l'Inde, un projet de loi de 1960 sur les travailleurs des transports routiers propose de régler comme suit la durée quotidienne et hebdomadaire du travail : pour les travailleurs des transports routiers des services urbains, 8 heures par jour, l'amplitude de la journée de travail ne devant pas dépasser 10 heures 1/2, et 48 heures par semaine; pour les services de voyageurs à longue distance, 9 heures par jour, avec une amplitude de 12 heures au maximum et 48 heures par semaine (ou 54, avec l'approbation de l'autorité compétente), l'amplitude hebdomadaire ne devant pas excéder 63 heures; pour les transports de marchandises à longue distance, 9 heures par jour (ou 10, avec l'approbation de l'autorité compétente) et 48 heures par semaine, avec une amplitude ne devant pas dépasser 250 heures par période de quatre semaines.

Au Pakistan, le projet de loi de 1960 sur les travailleurs non sédentaires des transports routiers limite la durée du travail à 9 heures par jour et 54 heures par semaine.

En Suisse, l'ordonnance fédérale sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels prévoit une réduction de la durée du travail.

On trouvera ci-dessous un résumé des autres dispositions prises sur le plan national.

Durée du travail (paragraphe 14)

D'après les réponses des gouvernements, la durée du travail est réglementée par la loi en République fédérale d'Allemagne, en Argentine, au Canada, en Espagne, aux Etats-Unis, en France, au Honduras, dans l'Inde, en Norvège, au Pakistan, aux Pays-Bas, en Suède, en Suisse et en U.R.S.S. ; par la loi et par les conventions collectives dans la République fédérale d'Allemagne, en Autriche, aux Etats-Unis et en Italie; par voie de convention collective au Danemark et au Royaume-Uni et par sentences arbitrales en Nouvelle-Zélande. Les dispositions législatives fixent, en général, la durée maximum du travail et les conventions collectives, la durée effective.

En Italie, une série de dispositions régissent la durée du travail dans les transports de voyageurs par route (loi n° 138 du 14 février 1958);un autre ensemble de mesures réglementant la durée du travail du personnel occupé dans les transports routiers de marchandises est actuellement à l'étude.

Selon le mémorandum, la durée du travail devrait être considérée comme comprenant, outre la durée du travail effectif, le temps pendant lequel les personnes intéressées sont à la disposition de l'employeur.

De manière générale, une telle définition, bien qu'elle diffère dans sa teneur d'un pays à un autre, se retrouve dans les dispositions légales ou contractuelles.

Dans la République fédérale d'Allemagne, par exemple, selon la convention collective générale du 1er septembre 1959 pour le transport à longue distance des marchandises et des meubles (Bundes-Manteltarifvertrag für den Güter- und Möbelfernwerkehr), il y a lieu de comprendre dans la durée du travail tout le temps passé par le travailleur dans la cabine du véhicule lorsque celui-ci n'est pas aménagé de façon que le personnel puisse y dormir; si le véhicule est ainsi aménagé, le temps passé dans la cabine peut être ajouté, à concurrence de 36 heures, au maximum prévu de 132 heures par quinzaine. Le temps d'attente est entièrement compté comme temps de travail lorsqu'il n'y a qu'un seul conducteur. Si deux conducteurs sont de service sur le même véhicule, les deux premières heures d'attente sont comptées comme heures de travail, le solde étant rémunéré à demi-tarif. Les travailleurs ont droit à neuf heures rémunérées au salaire normal pour chaque période d'attente de 24 heures lorsque ce délai est nécessaire pour le chargement de retour du véhicule et que les intéressés disposent librement de leur temps. Ils ont droit à un jour de congé pour chaque période de 24 heures d'attente lorsque leur quinzaine de travail totalise les 132 heures prévues par la convention.

En Italie, la durée du travail du personnel roulant comprend : 1) le temps de préparation; 2) le temps d'attente; 3) le temps de conduite; 4) le temps consacré à des tâches administratives : établissement de formules, contrôles des billets, versement des sommes encaissées, etc., et aux travaux de chargement et de déchargement des bagages et du courrier; 5) les retards dus aux cas de "force majeure" et 6) 13 pour cent au moins du temps durant lequel le travailleur est à la disposition de l'employeur en un autre lieu que celui où il réside.

En Nouvelle-Zélande, on comprend dans la durée du travail le temps durant lequel le travailleur est prêt et disponible, pendant les heures fixées par voie de sentence arbitrale, pour exécuter les instructions légitimes de l'employeur.

En Espagne, la durée du travail englobe le temps d'attente dû à des pannes mécaniques et également les heures d'attente passées ailleurs qu'aux points de départ et d'arrivée.

Durée hebdomadaire du travail (paragraphes 15 à 17)

La durée hebdomadaire du travail effectif ne devrait pas, aux termes du mémorandum, dépasser 48 heures, cette durée étant, le cas échéant, calculée sur une période de quatre semaines au maximum, ni 58 heures en une semaine considérée isolément. Dans les transports à longue distance, pour autant qu'une équipe de deux conducteurs est affectée au véhicule, la durée du travail inscrite à l'horaire du travail, y compris les heures supplémentaires, ne devrait pas dépasser 146 heures pour chaque conducteur, par période de deux semaines consécutives.

Il ressort des réponses des gouvernements que la durée hebdomadaire du travail, bien qu'elle varie selon le pays entre 40 et 72 heures, est de 48 heures ou moins dans la grande majorité des pays, à savoir 40 heures en Nouvelle-Zélande, 44 heures au Honduras et au Royaume-Uni, 45 heures en Autriche, au Danemark et en Norvège, 46 heures en U.R.S.S., 48 heures en Argentine, au Canada et en Italie. Aux Pays-Bas, elle est, calculée en moyenne sur 3 semaines, de 51 heures pour les équipes d'autobus et camions et de 54 pour les conducteurs de voitures de location. En Espagne, la loi fixe à 58 heures la durée maximum du travail; dans la République fédérale d'Allemagne et aux Etats-Unis, le maximum (établi par voie de convention collective) est de 72 heures par semaine.

En Autriche, la semaine de 45 heures, établie par la convention collective fédérale, est nettement inférieure au maximum légal de 48 heures. Il n'existe aucune disposition spéciale en ce qui concerne les transports à longue distance. Au Canada, où seules quelques provinces fixent la durée maximum de travail, la plupart des entreprises de transports fonctionnaient, en 1956, sur la base de 40 heures de travail par semaine, à savoir 66 pour cent d'entre elles dans les transports urbains et suburbains de voyageurs; 30 pour cent dans les transports interurbains de voyageurs; 13 pour cent dans les transports routiers de marchandises. La proportion des entreprises effectuant plus de 40 heures par semaine était, respectivement, en 1956, de 34, 35 et 86 pour cent dans les transports urbains et suburbains de voyageurs, les transports interurbains de voyageurs et les transports routiers de marchandises.

Au Honduras, la loi fixe la durée du travail à 48 heures au maximum pour le service de jour, et à 36 heures au maximum pour le service de nuit.

En Norvège, la loi limite la durée hebdomadaire du travail à 45 heures au maximum; par un accord écrit, il est possible de fixer à 45 heures en moyenne la durée du travail hebdomadaire pour une période n'excédant pas un an, et cette durée ne doit pas dépasser 51 heures en une semaine considérée isolément.

Dans sa réponse, le gouvernement espagnol mentionne la nécessité de faciliter et de garantir la continuité des services de transport à longue distance, et pense qu'il conviendrait d'examiner sous cet angle le problème que pose une limitation à 58 heures de la durée hebdomadaire de travail, compte tenu du droit des travailleurs à la garantie complète de leur salaire et de leurs périodes de repos. Cette durée pourrait même constituer un obstacle au développement d'une industrie aux caractéristiques si particulières.

Au Royaume-Uni, aux fins du calcul des heures supplémentaires, la durée normale du travail hebdomadaire, établie par décision du Conseil des salaires des transports routiers de marchandises, est de 44 heures; il en est de même dans les services routiers britanniques. Certaines réglementations des conseils de salaires régissant d'autres industries, et qui peuvent s'appliquer à certains travailleurs dans les transports routiers, prévoient une semaine normale de travail de 45 à 48 heures.

Le gouvernement des Etats-Unis indique que la durée maximum du travail autorisée en vertu de la réglementation de la Commission du commerce entre les Etats excède celle qui est recommandée dans le mémorandum. En effet, la durée hebdomadaire

du travail peut atteindre 60 heures au maximum, les transporteurs dont les véhicules circulent tous les jours de la semaine ayant en outre la possibilité de laisser les conducteurs en service pendant 70 heures au plus sur 192 heures consécutives (8 jours). Ce système - limitation à 60 heures de la durée hebdomadaire totale de service, avec possibilité de la porter à 70 heures au maximum pour une période de 192 heures consécutives - permet normalement d'accorder un jour de repos hebdomadaire, comme le mémorandum le recommande, bien qu'il n'y ait aucune obligation expresse à cet égard. Toutefois, les conventions conclues entre employeurs et travailleurs fixent la durée hebdomadaire normale du travail et sont applicables à plus de 98 pour cent des conducteurs de camion et aides-conducteurs syndiqués affectés au service local dans les agglomérations de 100.000 habitants ou plus. Le 1er juillet 1959, la durée hebdomadaire normale ainsi fixée atteignait en moyenne 40,2 heures contre 40,3 heures en juillet 1958. Selon l'indice calculé par le Bureau des statistiques du travail du Département du travail, la durée hebdomadaire du travail des conducteurs et de leurs aides avait fléchi de 7,5 pour cent par rapport à la période 1947-1949. La durée normale du travail était de 40 heures par semaine pour 87,5 pour cent des conducteurs de camions et de leurs aides, dans les transports locaux; 8,3 pour cent faisaient plus de 40 heures aux termes de conventions collectives[1].

Durée journalière du travail (paragraphes 18 et 19)

La durée journalière normale du travail effectif ne devrait pas, conformément au mémorandum, dépasser en moyenne huit heures ni excéder 11 heures au cours d'une journée.

Il apparaît que les pays qui ont fait rapport au Bureau ont tenu compte de cette suggestion dans leur législation. La durée journalière normale du travail est de huit heures en Argentine, en Autriche, au Honduras, en Norvège et en Nouvelle-Zélande, mais on constate certaines variations; ainsi elle est de 10 aux Etats-Unis et aux Pays-Bas.

En Autriche, les dispositions légales fixent cette durée à huit heures au maximum; elle peut être prolongée à l'occasion de travaux préparatoires et complémentaires mais ne peut excéder 12 heures par jour, coupures comprises. En Nouvelle-Zélande, où la durée journalière normale du travail est de huit heures,

---

[1] Bulletin n° 1270, mars 1960, United States Department of Labor, Bureau of Statistics : Union Wages and Hours: Motor Truck Drivers and Helpers (Washington D.C.).

le règlement de 1960 relatif aux transports limite cette durée à 11 heures par jour au maximum dans le cas des conducteurs affectés aux transports de voyageurs. En outre, la durée journalière du travail, en vertu de la sentence arbitrale visant les conducteurs de véhicules automobiles et les conducteurs de véhicules à chevaux ne peut dépasser dix heures, sauf avec l'accord du syndicat au cas où une durée plus longue de service est nécessaire. En Norvège, la durée journalière normale du travail pour les conducteurs de véhicules qui sont visés par la loi sur la protection des travailleurs est de huit heures et ne peut dépasser neuf heures. En U.R.S.S., la durée journalière du travail a été réduite en 1960 à sept heures et à six heures la veille des jours de repos hebdomadaire ou des jours fériés.

Heures supplémentaires (paragraphes 20 et 21)

En ce qui concerne les heures supplémentaires, on lit dans le mémorandum que des dispositions devraient être prises pour restreindre tout recours systématique abusif aux heures supplémentaires et que toute heure supplémentaire devrait être rémunérée au salaire normal majoré d'au moins 25 pour cent.

Les heures supplémentaires ont été limitées dans la plupart des pays dont les gouvernements ont fourni des renseignements à ce sujet. Au Honduras, la durée journalière totale du travail - qui est normalement de huit heures - ne doit pas dépasser 12 heures, y compris les heures supplémentaires. Le temps perdu par le travailleur du fait d'une erreur d'itinéraire ou en raison d'un accident qu'il a provoqué n'est pas compté comme heures supplémentaires. En Italie, les heures supplémentaires sont interdites à moins qu'elles n'aient un caractère purement occasionnel. Les heures supplémentaires autorisées ne doivent pas dépasser deux heures par jour ni 12 heures par semaine. Elles doivent être rémunérée aux taux de salaire plus élevés établis par voie de conventions collectives. En Nouvelle-Zélande, il semble qu'aucune disposition ne limite les heures supplémentaires sauf dans le cas des conducteurs affectés au transport de voyageurs, qui ne peuvent effectuer plus de 11 heures par jour. La rémunération des heures supplémentaires est majorée de 50 pour cent pour les trois premières et de 100 pour cent pour les suivantes. En Norvège, les heures supplémentaires sont autorisées à concurrence de dix par semaine et doivent être, dans la mesure du

possible, réparties régulièrement sur plusieurs jours ouvrables. L'inspection du travail peut autoriser un travailleur, à titre individuel, à faire 15 heures par semaine au maximum pour des raisons particulières et durant une période n'excédant pas six mois.

Le gouvernement espagnol indique que, sauf en cas de réparation consécutive à une avarie, aucun travailleur ne peut accomplir plus de quatre heures supplémentaires par jour. Les deux premières heures supplémentaires sont rémunérées au salaire horaire normal majoré de 25 pour cent et les suivantes au salaire normal majoré de 40 pour cent. En Suède, où la durée journalière normale du travail est de huit heures, le travailleur ne peut faire plus d'une ou de deux heures supplémentaires par jour, 48 heures par période de quatre semaines et 200 heures par année civile. Le Conseil de la protection des travailleurs peut autoriser l'accomplissement d'heures supplémentaires jusqu'à concurrence de 150 heures au cours d'une année civile.

En U.R.S.S., des heures supplémentaires peuvent être effectuées dans certains cas exceptionnels, avec le consentement du syndicat local, à raison de quatre heures par période de deux jours consécutifs et de 120 heures par an au maximum. Le taux de salaire est majoré de 50 pour cent pour les deux premières heures supplémentaires et de 100 pour cent pour les suivantes. Au Royaume-Uni, enfin, la majoration des heures supplémentaires est de 25 pour cent pour les deux premières heures (personnel des autobus de province), les trois premières heures (services routiers britanniques) ou les six premières heures de la semaine (travailleurs visés par la réglementation des conseils de salaire), et de 50 pour cent pour les suivantes. Tout service effectué le dimanche est rémunéré à un taux majoré de 50 pour cent, étant entendu que le travailleur appelé à travailler un dimanche qui se trouve être pour lui jour de repos recevra au maximum le double de son salaire normal. Les heures supplémentaires accomplies par les salariés des services routiers britanniques et les travailleurs couverts par les règlements du Conseil des salaires du commerce de détail et du Conseil des transports routiers de marchandises (à l'exception du personnel des laiteries) sont rémunérées au taux normal majoré de 50 pour cent le samedi ou le jour de la semaine à horaire réduit, et de 100 pour cent le dimanche.

Durée maximum de conduite (paragraphes 22 et 23)

Selon le mémorandum, il devrait y avoir, entre la quatrième et la sixième heure de conduite, une interruption d'au moins 30 minutes et le total des heures de conduite ne devrait pas dépasser dix heures au cours de toute période de 24 heures; dans le cas de conduite dans des conditions difficiles, tels que les transports de poids lourds et les transports de voyageurs à longue distance, la moyenne quotidienne de la durée de conduite, calculée sur une période ne dépassant pas trois jours consécutifs, ne devrait pas excéder neuf heures.

De manière générale, la situation dans les divers pays est à cet égard, selon les réponses, conforme aux termes du mémorandum. La durée maximum de conduite est limitée à trois heures en Argentine (ce qui correspond à une distance de 135 kilomètres parcourue par un véhicule roulant à 45 kilomètres-heures), à quatre heures en U.R.S.S., à quatre heures et demie dans la République fédérale d'Allemagne et en Autriche, à cinq heures en Italie, en Nouvelle-Zélande et en Suède, à cinq heures et demie en Norvège et à neuf heures en Espagne.

Coupures (paragraphe 24)

Conformément au mémorandum, toute coupure au cours de la journée de travail devrait être au moins de 30 minutes, et le total des coupures atteindre au moins 60 minutes quand la durée du travail effectif est de plus de huit et moins de dix heures par jour, et 90 minutes quand cette durée est de dix heures ou plus par jour.

En ce qui concerne la durée des coupures, la pratique des pays ayant fourni des informations est généralement conforme aux suggestions formulées dans le mémorandum. Les conducteurs ont droit à une coupure de 30 minutes à deux heures après quatre heures de conduite en U.R.S.S.; de 30 minutes après quatre heures et demie de conduite dans la République fédérale d'Allemagne et en Australie; de 30 minutes également après cinq heures et demie de conduite en Norvège; d'une heure après cinq heures de conduite en Italie et de 30 minutes après cinq heures de conduite en Nouvelle-Zélande et en Suède. Les coupures sont généralement prévues pour permettre au conducteur de prendre son repas.

Dans sa réponse, le gouvernement de l'Autriche fait observer que les coupures doivent durer au moins 15 minutes et totaliser au moins 30 minutes par poste. En Nouvelle-Zélande, la sentence arbitrale relative aux conducteurs travaillant dans des entreprises générales de camionnage prévoit qu'ils ont droit, pour le repas de midi, à une coupure d'une heure

qui peut néanmoins être réduite à 30 minutes au minimum avec le consentement du conducteur. En Espagne, les conducteurs et les receveurs des transports interurbains réguliers bénéficient d'une coupure de deux heures au minimum entre 11 heures et 15 heures pour leur repas. En Suède, les dispositions relatives aux coupures ne s'appliquent pas aux lignes d'autobus, ni à la conduite à l'intérieur d'une ville. Les coupures inférieures à 30 minutes sont comprises dans le temps de conduite.

Jours fériés et congé annuel payé (paragraphes 32-35)

Aux termes du mémorandum, les conducteurs devraient avoir droit, en plus des jours de repos hebdomadaire, à un nombre de jours de repos payés égal au nombre de jours fériés payés légaux et à un congé annuel payé qui ne devrait pas être inférieur à celui qui est accordé aux travailleurs de l'industrie en général. Les conducteurs obligés de travailler les jours fériés devraient recevoir un supplément de salaire. Pendant le congé annuel, toute activité professionnelle devrait être interdite.

Les réponses des gouvernements montrent en général que les dispositions législatives relatives aux jours fériés visent les travailleurs des transports internes comme ceux de toutes les autres branches de l'industrie. Les intéressés ont droit, en plus des jours de repos hebdomadaire, aux jours fériés légaux. Les gouvernements des pays suivants : République fédérale d'Allemagne, Autriche, Espagne, Norvège, Nouvelle-Zélande et Suède indiquent que les conducteurs et les convoyeurs devant travailler un jour férié légal sont rémunérés au taux des heures supplémentaires. Ces taux varient d'un pays à un autre. Ainsi, les heures supplémentaires donnent lieu à une rémunération double dans la République fédérale d'Allemagne et en Nouvelle-Zélande, et à une majoration de 240 pour cent du taux de salaire normal en Espagne, etc. En U.R.S.S., un congé hebdomadaire obligatoire peut être accordé à la place du paiement des heures supplémentaires.

Conformément aux dispositions du mémorandum, les conducteurs et les convoyeurs ont droit, comme l'indiquent les réponses des gouvernements, à un congé annuel payé égal à celui qui est accordé aux autres travailleurs de l'industrie.

Au Canada, par exemple, la loi fédérale de 1958 sur les congés annuels et, en Nouvelle-Ecosse, la loi de la même année sur les congés payés, qui englobent toutes deux dans leur champ d'application le personnel des transports routiers entre provinces, prévoient un congé annuel minimum d'une semaine

après une année de services. Au Danemark, la loi sur les congés prévoit un congé annuel payé d'une durée de trois semaines pour tous les travailleurs. Dans la République fédérale d'Allemagne, en Espagne, en Norvège, en Nouvelle-Zélande, en Suède et en U.R.S.S., il existe des dispositions législatives analogues.

En ce qui concerne la recommandation, formulée dans le mémorandum, selon laquelle il devrait être interdit aux conducteurs et aux convoyeurs d'exercer, pendant le congé annuel, tout travail dans leur profession, soit pour le compte de leur employeur ou d'un tiers, soit pour leur propre compte, les réponses sont assez différentes.

Ainsi, la République fédérale d'Allemagne déclare que les congés ont pour objet de permettre aux travailleurs de se reposer et qu'ils ne doivent pas, en conséquence, être utilisés à l'encontre de cette fin. Selon ce principe, qui est exprimé dans la législation de la plupart des Etats de la République fédérale d'Allemagne, toute activité lucrative est interdite pendant le congé annuel; aussi l'employeur est-il en droit de demander au travailleur qui exercerait néanmoins une activité rémunérée durant son congé de cesser ce travail et peut-il lui réclamer des dommages-intérêts et le remboursement de la rémunération afférente au congé.

En revanche, le gouvernement de la Nouvelle-Zélande déclare que le travailleur ne peut renoncer aux avantages prévus par la loi de 1944 sur les congés annuels en vertu de laquelle il a droit à un congé annuel de deux semaines rémunéré au salaire normal, mais que rien, en revanche, ne lui interdit de prendre un emploi chez un autre employeur ou de travailler pour son propre compte durant son congé. Bien qu'une telle activité, dans ces conditions, soit peut être contraire à l'esprit de la loi, le gouvernement de la Nouvelle-Zélande ne saurait souscrire à cette conception, dont l'application serait d'ailleurs impossible, sans porter atteinte au droit que chacun possède de disposer librement de son temps comme bon lui semble.

Sécurité sociale (paragraphes 43 et 44)

Aux termes du mémorandum, il est souhaitable de faire bénéficier les travailleurs des transports routiers des prestations des assurances sociales. A cet égard, il conviendrait d'attirer l'attention des gouvernements, le cas échéant, sur la recommandation (n° 67) sur la garantie des moyens d'existence,

1944, et sur la convention (n° 102) concernant la sécurité sociale (norme minimum), 1952. Dans le cas des transports routiers internationaux, les gouvernements devraient conclure des accords de réciprocité en vue de garantir qu'aucun travailleur ne soit privé des avantages de sécurité sociale s'il tombe malade ou s'il subit un accident lorsqu'il se trouve hors de son pays de résidence pour raison de service[1].

Il ressort des réponses fournies par les gouvernements que les systèmes de sécurité sociale protègent tous les travailleurs, notamment le personnel des transports routiers; c'est le cas, par exemple, dans les pays suivants : République fédérale d'Allemagne, Autriche, Danemark, Espagne, Honduras, Italie, Norvège, Nouvelle-Zélande, Suède et U.R.S.S.

En Autriche, la loi générale sur l'assurance sociale s'applique à tous les travailleurs qui bénéficient aussi de l'assurance-chômage en vertu de la loi sur l'assurance-chômage de 1958. Au Danemark, les systèmes de sécurité sociale prévus par la loi n° 239 de 1960 relative à l'assurance-maladie publique englobent les travailleurs. Dans la République fédérale d'Allemagne, les assurances sociales couvrent les risques prévus dans la convention concernant la sécurité sociale (norme minimum), 1952. Au Honduras, la loi sur la sécurité sociale vise les risques suivants : maladie, maternité, accidents et maladies professionnels, incapacité, vieillesse, décès et cessation involontaire du travail. En U.R.S.S., le personnel des transports et les autres travailleurs bénéficient, sous des formes diverses, de prestations et de pensions sociales en cas de maladie, d'invalidité, de vieillesse, de perte du soutien de famille, d'accident et de maladie professionnels, etc. Les travailleurs passent leurs vacances dans des sanatoriums ou des centres de repos et bénéficient d'allocations à concurrence de 70 à 100 pour cent de leurs dépenses.

En Italie, les travailleurs des transports routiers semblent être dans une situation plus favorable que les autres travailleurs. Le gouvernement italien déclare dans sa réponse qu'ils ont droit à toutes les prestations sociales dont bénéficient les autres travailleurs, auxquelles s'ajoutent des prestations supplémentaires. Retraités, ils ont droit à une allocation de Noël correspondant au douzième du montant de leur pension annuelle. En outre, la loi n° 140 du 17 février 1958 contient des dispositions spéciales prévoyant, pour le personnel des entreprises concessionnaires de transports publics, un traitement plus favorable que celui des autres travailleurs.

---

[1] En ce qui concerne la sécurité sociale des travailleurs effectuant en Europe des transports internationaux par route, et l'activité actuellement déployée par la Conférence internationale du Travail, voir également le chapitre IV du présent rapport.

B. L'ASSURANCE-ACCIDENTS DANS LES TRANSPORTS INTERNES

La suite donnée à la résolution n° 23

Dans cette résolution, la Commission a noté i) qu'une indemnité proportionnée devrait être versée en réparation de tous accidents ou dommages subis par un travailleur, et ii) que le travailleur des transports qui est l'auteur ou la victime d'un accident se produisant pendant la durée du service peut subir un préjudice si son employeur n'est pas assuré ou n'est pas en mesure de faire droit à la demande d'indemnisation résultant de cet accident, elle a recommandé aux gouvernements de prendre des mesures pour prévoir une assurance obligatoire à l'égard des demandes d'indemnisation de ce genre. La résolution admet une exception lorsque le paiement de l'indemnité est raisonnablement assuré par d'autres moyens.

Le ii) est traité au chapitre IX ci-après en ce qui concerne les tiers et seule la réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles sera examinée dans la présente section.

Plusieurs gouvernements, notamment ceux de l'Inde, des Pays-Bas, du Royaume-Uni et de la Suisse, ont confirmé, au sujet de la réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles, ce qui est dit dans le Rapport général soumis à la Commission des transports internes à sa troisième session[1].

Plusieurs pays :(Autriche, Canada, Danemark, Espagne, Nouvelle-Zélande, Pakistan et U.R.S.S.)ont fourni des informations dont on peut conclure qu'ils ont donné suite à la suggestion formulée dans le mémorandum. Par exemple, l'Autriche, par la loi générale sur l'assurance sociale de 1955; le Canada, par diverses lois provinciales sur la réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles; le Danemark, par la loi n° 96 de 1959 sur l'assurance-accidents du travail; la Nouvelle-Zélande, par la loi de 1956 sur la réparation des accidents du travail; le Pakistan, par la loi de 1923 sur la réparation des accidents du travail. Ces lois ayant un champ d'application étendu, les travailleurs des transports internes bénéficient de leurs dispositions dans les mêmes conditions que les autres salariés.

---

[1] O.I.T., Commission des transports internes, troisième session, 1949, Rapport I : Rapport général (Genève, B.I.T., 1949), pp. 41-44.

Les conditions d'attribution des prestations prévues par lesdites lois diffèrent évidemment d'un pays à un autre. Ainsi, au Danemark, la loi de 1959 sur l'assurance-accidents du travail, tout en couvrant les accidents survenus pendant la durée du service ou résultant des circonstances dans lesquelles celui-ci est effectué, assimile aux accidents du travail tout effet nuisible d'une durée de quelques jours seulement que subit le travailleur et diverses maladies professionnelles qu'elle énumère. Au Royaume-Uni, la loi de 1946 sur l'assurance nationale (accidents du travail et maladies professionnelles) établit une distinction entre l'incapacité de travail à court terme donnant droit à l'indemnité d'accident (injury benefit), la perte durable des facultés qui résulte de l'accident ou de la maladie professionnelle donnant droit à l'indemnité d'invalidité (disablement benefit) et le décès provoqué par l'accident ou la maladie précitée donnant droit à une indemnité de décès (death benefit).

Les taux et la nature des indemnités versées en vertu de ces diverses lois diffèrent selon les conditions nationales. Aux Pays-Bas et en U.R.S.S., les indemnités englobent, par exemple, les traitements médicaux et chirurgicaux; en U.R.S.S., elles couvrent les frais d'hospitalisation, de sanatorium et d'appareils de prothèse. Les travailleurs atteints d'invalidité temporaire par suite d'accident ou de maladie professionnelle ont droit à des prestations équivalant, aux Pays-Bas et en Nouvelle-Zélande, à 80 pour cent de leur salaire journalier, à partir du troisième jour d'incapacité, et, en U.R.S.S., à 100 pour cent à partir du premier jour. Aux Pays-Bas, les prestations en cas d'incapacité totale s'élèvent à 70 pour cent du salaire journalier et sont versées pendant 312 jours. En U.R.S.S., les travailleurs atteints d'incapacité totale ont droit à une pension qui dépend du degré d'invalidité et dont le montant peut atteindre 100 pour cent du salaire que touchait le travailleur lésé. Dans ce pays également, un tribunal peut attribuer, à titre de dommages-intérêts, une pension d'un montant égal à 100 pour cent du salaire que touchait le travailleur lorsque l'administration est responsable de l'accident ou de la maladie professionnelle pour avoir omis d'observer les règlements de sécurité ou commis d'autres négligences. Aux Pays-Bas, le travailleur victime d'un accident survenu pendant son service bénéficie de cours de formation professionnelle, s'il peut améliorer ainsi ses capacités professionnelles compromises par suite de l'accident, ou de cours de réadaptation pour lui permettre d'exercer un nouveau métier.

En cas de décès dû à un accident du travail, les indemnités couvrent les frais d'enterrement, la pension de veuvage égale à 30 pour cent du salaire du travailleur décédé et les allocations pour enfants représentant 15 pour cent de ce salaire, à concurrence de 60 pour cent au maximum aux Pays-Bas; ce montant peut atteindre 100 pour cent en U.R.S.S.

Au Danemark, la législation dispose expressément que si l'employeur n'a pas assuré son personnel, cette négligence n'affecte en rien le droit à réparation. En ce cas, les prestations sont versées par la Direction de l'assurance-accidents du travail.

Au Royaume-Uni, la loi de 1946 sur l'assurance nationale (accidents du travail et maladies professionnelles) ne porte en rien atteinte au droit qu'a tout travailleur d'intenter contre son employeur une action en justice, en vertu des dispositions du common law, en réparation des lésions corporelles qu'il a subies du fait d'une négligence. En évaluant les indemnités qu'il peut attribuer, le tribunal doit toutefois tenir compte, au regard de toute perte de gain ou de tout autre manque à gagner effectif ou probable, de la moitié de la valeur de tout droit effectif ou probable aux prestations d'accidents, aux prestations d'invalidité ou aux prestations de maladie que le travailleur peut faire valoir en vertu de la loi principale sur l'assurance nationale, pendant les cinq années qui suivent la date à laquelle l'action a été déclarée recevable.

C. L'INSPECTION DU TRAVAIL DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS

L'objet de la résolution n° 67

La résolution n° 67 concernant l'inspection du travail dans les transports routiers a été adoptée par la Commission lors de sa sixième session, en 1957.

La nature spéciale des transports routiers et le développement considérable de la circulation sur les routes dans la plupart des pays, dont on ne saurait sous-estimer l'influence sur la sécurité du trafic, justifient, de l'avis de la Commission, l'examen de mesures appropriées pour protéger toutes les parties intéressées, c'est-à-dire les travailleurs, les employeurs et les usagers de la route en général.

Etant donné l'importance que présente, dans ces conditions, l'existence d'un système approprié d'inspection du travail dans les transports routiers, la Commission a considéré qu'il était opportun, pour les pays qui se proposent d'instituer ou de réorganiser leurs services d'inspection du travail dans les transports routiers, que soient déterminés certains principes se dégageant de la pratique comme les plus propres à assurer le contrôle de l'application des mesures de protection adoptées en ce qui concerne les transports routiers.

Plusieurs de ces principes figurent dans la résolution sous les diverses rubriques suivantes : l'organisation administrative de l'inspection du travail dans les transports routiers (paragraphes 1 à 7); le personnel d'inspection, ses pouvoirs et ses fonctions (paragraphes 8 à 10); le champ d'action du contrôle de l'application de la réglementation du travail dans les transports routiers (paragraphes 11 à 14); les principaux points sur lesquels devrait porter le contrôle de l'inspection du travail dans les transports routiers (paragraphes 15 à 18); les méthodes de l'inspection dans les transports routiers, en ce qui concerne le lieu et la fréquence du contrôle (paragraphe 19), les documents du contrôle (paragraphes 20 à 24); enfin, responsabilités et sanctions (paragraphes 25 à 29). Un appendice à la résolution contient la liste des points sur lesquels le livret individuel de contrôle du conducteur devrait donner des informations.

.. La suite donnée à la résolution n° 67

En réponse à la demande d'informations sur les matières traitées dans la résolution, plusieurs gouvernements, notamment ceux de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume-Uni et de la Suède, se sont référés aux réponses qui ont été résumées dans le rapport III, "L'Inspection du travail dans les transports routiers"[1], élaboré pour la sixième session de la Commission.

Modifications prochaines de la législation nationale

Quatre gouvernements, à savoir ceux de l'Inde, du Pakistan, des Pays-Bas et de la Suisse, ont fait savoir dans leur réponse qu'ils apportaient d'importants changements aux dispositions législatives régissant l'inspection du travail dans les transports routiers. Il a été fait mention d'une partie de ces changements dans la section A du présent chapitre.

Le gouvernement de l'Inde a déclaré que la législation d'ensemble envisagée, qui sera applicable aux travailleurs des transports automobiles, prévoit, entre autres choses, la nomination par les gouvernements des Etats de personnes dûment qualifiées à titre d'inspecteurs-chefs et d'inspecteurs du travail. Le gouvernement du Pakistan mentionne un projet de loi sur le personnel roulant des transports routiers, qui prévoit des mesures

---

[1] O.I.T., Commission des transports internes, sixième session, 1957, Rapport III : L'Inspection du travail dans les transports routiers, Genève, B.I.T., 1956.

réglementant la durée journalière et hebdomadaire du travail, la durée maximum de conduite, les coupures, les heures supplémentaires et la rémunération, les repos journalier et hebdomadaire, les congés et autres conditions de travail de tout le personnel qui, au Pakistan, est affecté aux transports de marchandises ou de voyageurs à titre professionnel ou pour compte propre. Le projet de loi dispose que les employeurs sont requis de tenir un registre, dans la forme et la manière prescrites, sur les points énumérés ci-dessus, qui sont soumis au contrôle des inspecteurs du travail désignés par le gouvernement à cet effet. Il contient également des dispositions en matière de sanctions. Le gouvernement de la Suisse note dans sa réponse qu'une nouvelle ordonnance prévoit notamment une réduction de la durée du travail et des mesures de contrôle plus sévères par les organes d'exécution. Elle tiendra compte, dans la mesure du possible, du modèle-type du livret individuel de contrôle préconisé par l'O.I.T.

Observations générales

Il résulte des renseignements fournis par les gouvernements que la pratique en matière d'inspection du travail dans les transports internes s'inspire de façon plus ou moins étroite des recommandations formulées dans la résolution. Ainsi, le gouvernement de la Suède déclare que la résolution ne contient pratiquement aucune suggestion nouvelle, le système de contrôle au moyen de livrets individuels de conducteur étant depuis longtemps appliqué dans les transports commerciaux en Suède. Bien qu'en République fédérale d'Allemagne l'inspection du travail dans les transports internes s'effectue conformément aux recommandations de la résolution, elle est encore, estime-t-on, susceptible d'amélioration, particulièrement en ce qui concerne le contrôle des conditions de travail dans les transports routiers internationaux.

Dans un mémorandum, en date du 6 octobre 1960, relatif à la prochaine session de la Commission des transports internes, la Fédération internationale des ouvriers du transport déclare que les rapports qu'elle a reçus des syndicats qui lui sont affiliés n'ont, jusqu'à présent, indiqué aucun progrès appréciable en matière d'inspection du travail dans les transports routiers depuis l'adoption de la résolution en 1957. Ce qui est en jeu, c'est non seulement la protection du travail mais, peut-être avant tout la sécurité routière. Dans de nombreux pays, les limites prescrites de poids et de vitesse sont trop fréquemment dépassées, et les excès de vitesse sont souvent imputables aux primes spéciales d'encouragement offertes aux conducteurs professionnels. Une résolution sur la même question, adoptée par la Fédération internationale des ouvriers du transport en 1960, se fonde sur des considérations analogues.

On trouvera ci-après l'analyse des informations fournies par les gouvernements, présentées sous les diverses rubriques de la résolution.

L'organisation administrative de l'inspection du travail dans les transports routiers (paragraphes 1 à 7)

Il convient d'établir une distinction selon que l'inspection du travail dans les transports routiers est effectuée par les services de l'inspection générale du travail, comme c'est le cas au Chili, au Honduras, dans l'Inde, en Italie et en Suisse, ou par un service spécial, comme dans la République fédérale d'Allemagne, en Australie, en Nouvelle-Zélande, aux Pays-Bas, au Royaume-Uni et en Suède. L'Autriche présente un cas particulier : il y existe un système général d'inspection du travail hors de Vienne et un régime particulier dans la capitale.

La plupart des gouvernements ont mentionné dans leur réponse les dispositions légales dont l'application doit être assurée par l'inspection du travail (paragraphe 1). Ces dispositions peuvent figurer dans une législation d'ensemble, comme le Code du travail au Honduras, par exemple, ou dans un texte légal de portée plus restreinte, tel que la loi et le décret qui, aux Pays-Bas, réglementent la durée du travail des conducteurs. En Australie, les termes et conditions d'emploi du personnel des transports routiers sont régis par des sentences arbitrales. Le congé annuel et les congés d'ancienneté sont directement réglementés par la loi. En outre, la législation des Etats contient des dispositions relatives à la durée maximum de conduite.

En ce qui concerne la collaboration entre les services d'inspection du travail, les services d'inspection technique des transports et les services de contrôle de la circulation - collaboration que requièrent les aspects particuliers de l'inspection du travail dans les transports routiers (paragraphe 3) -, les réponses des pays montrent que cette collaboration a été réalisée de diverses manières. Ainsi, aux Pays-Bas, il y a coopération entre le service d'inspection du travail, l'inspection nationale des transports et la police; en Italie, entre le service d'inspection du travail et la police, les médecins de l'inspection du travail et les commissions médicales relevant du ministère des transports (pour la détermination de l'aptitude physique des candidats au permis de conduire), et entre le ministère du travail et celui des transports (pour des questions concernant le contrôle de l'état de santé des conducteurs). Le gouvernement espagnol mentionne la collaboration entre l'inspection du travail et les administrations de la sécurité sociale et de la migration. Le gouvernement de l'U.R.S.S. déclare que l'activité déployée par les divers services d'inspection est étroitement coordonnée.

Plusieurs gouvernements, notamment ceux de l'Australie et de l'Italie ont indiqué dans leur réponse que les tâches respectives et les responsabilités de chacune des autorités intéressées ont été établies et délimitées avec soin afin d'établir une collaboration fructueuse et d'empêcher des conflits de compétence (paragraphe 4). Le gouvernement de l'Autriche a déclaré que des dispositions légales empêchent un chevauchement des tâches de l'inspection du travail et de celles du service de contrôle de la circulation.

Pour ce qui est de la liberté de communication (paragraphe 6), les gouvernements de l'Autriche, de l'Espagne et de l'Italie indiquent dans leur réponse que les travailleurs et les employeurs peuvent communiquer librement avec les inspecteurs du travail, et que les communications sont tenues, s'il y a lieu, pour strictement confidentielles par les inspecteurs.

Quant aux problèmes particuliers que pose le développement des transports routiers internationaux, notamment en Europe (paragraphe 7)[1], la plupart des gouvernements intéressés ont exprimé l'avis qu'une réglementation de l'inspection du travail à l'échelon international serait un objectif souhaitable. Le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne a déclaré qu'en matière de transports routiers internationaux l'inspection du travail ne pouvait avoir l'efficacité voulue, faute de normes internationales en la matière. Sans dispositions obligatoires régissant les conditions de travail à l'échelon international - ainsi que les syndicats intéressés l'ont répété à plusieurs reprises - l'inspection du travail dans les transports routiers internationaux risque de demeurer inefficace, étant donné que l'inégalité des conditions dans lesquelles la concurrence s'exerce incite continuellement à enfreindre les règlements. L'introduction du livret individuel de contrôle du conducteur, par exemple, a été vivement recommandée. Les gouvernements des pays qui, sous une forme ou une autre, ont adopté le système du livret individuel de contrôle (par exemple ceux de la République fédérale d'Allemagne, des Pays-Bas et de la Suède) sont généralement en faveur d'une inspection du travail à l'échelon international. Le gouvernement autrichien précise toutefois que les véhicules étrangers ne sont pas soumis à l'inspection du travail. Enfin, les gouvernements de l'Italie et de l'U.R.S.S. estiment que les dispositions actuellement en vigueur dans ces deux pays en matière d'inspection du travail répondent suffisamment aux besoins existants, et qu'aucune autre mesure ne semble devoir être prise.

Afin de préparer les travailleurs aux contrôles effectués dans les pays où ils circulent, les fonctionnaires gouvernementaux ou syndicaux espagnols les tiennent au courant - ainsi que l'indique la réponse du gouvernement espagnol -, dans la mesure où cela est nécessaire, des dispositions en vigueur dans les pays de transit.

---

[1] Voir section D du présent chapitre.

Le personnel d'inspection, ses pouvoirs et ses fonctions (paragraphes 8 à 10)

En général, les gouvernements ont déclaré que les qualifications requises pour les inspecteurs du travail dans les transports routiers, qui diffèrent évidemment d'un pays à un autre, ainsi que les conditions relatives à leur formation et à la sécurité de leur emploi, sont conformes aux termes de la résolution.

En Espagne et en Italie, selon les informations fournies, les inspecteurs du travail sont diplômés d'universités ou d'écoles supérieures; en U.R.S.S., les inspecteurs sont choisis parmi des conducteurs, des mécaniciens et d'autres travailleurs particulièrement qualifiés des transports routiers. En Autriche et en Espagne, leur formation professionnelle est assurée.

Les inspecteurs du travail sont normalement des fonctionnaires et bénéficient, comme les autres agents de la fonction publique, d'un statut assurant la stabilité de leur emploi.

Les gouvernements autrichien et italien procèdent à l'heure actuelle à une étude minutieuse de la possibilité, respectivement, d'accroître le personnel des services d'inspection et de leur affecter des spécialistes afin que ces services soient mieux en mesure de faire face aux problèmes de travail que pose le développement des transports routiers par véhicules automobiles.

Le champ d'action du contrôle de l'application de la réglementation du travail dans les transports routiers (paragraphes 11 à 14)

Aux termes de la résolution, il apparaît indispensable, pour l'efficacité du contrôle, que les réglementations nationales comportent des dispositions étendant le champ d'application de l'inspection du travail à l'ensemble des entreprises de transports routiers (marchandises et voyageurs, transports professionnels et transports pour compte propre).

En Australie, les matières énoncées ci-dessus sont visées par la législation des Etats; les dispositions législatives s'appliquent aux conducteurs propriétaires comme aux salariés.

La Commission des transports internes a en outre déclaré, au paragraphe 13, que le contrôle des conducteurs propriétaires par l'autorité compétente devrait porter, au moins, sur l'application de celles des dispositions des réglementations en vigueur qui concernent, à la fois, les conditions d'emploi et la sécurité (âge minimum, aptitude physique, repos quotidien, durée maximum de conduite, nombre minimum de conducteurs par véhicule dans certains transports, etc.).

Dans le même sens, le gouvernement de l'Australie, par exemple, déclare que, bien que la législation des Etats relative aux transports routiers vise les salariés comme les conducteurs propriétaires, les sentences arbitrales et les décisions des tribunaux du travail ne s'appliquent en général que dans les cas où il y a un rapport d'employeur à travailleur. Le gouvernement de l'Italie indique que seuls les travailleurs employés dans les entreprises de transports sont soumis au contrôle en matière de durée maximum de conduite et de périodes de repos quotidien. Les gouvernements de l'Autriche, de l'Espagne et de l'Italie déclarent que les conducteurs propriétaires sont exclus de l'inspection du travail proprement dite. Ils doivent toutefois répondre à un certain nombre de qualifications (âge minimum, aptitude physique, etc.) qui, si elles sont requises aux fins de la sécurité de la circulation routière, coïncident avec quelques-unes des conditions fondamentales d'emploi.

Les principaux points sur lesquels devrait porter le contrôle de l'inspection du travail dans les transports routiers (paragraphes 15 à 18)

En général, les réponses des gouvernements montrent que, parmi les principaux points auxquels l'inspection du travail doit s'attacher (durée quotidienne et hebdomadaire du travail, amplitude de la journée de travail, durée maximum de conduite, repos intercalaires, heures supplémentaires, repos quotidien et repos hebdomadaire), certains relèvent des inspecteurs du travail et d'autres du contrôle d'inspection prévu dans les réglementations relatives aux transports routiers.

Les méthodes de l'inspection dans les transports routiers.-

Le lieu et la fréquence du contrôle (paragraphe 19)

La résolution indique deux lieux où devrait s'exercer l'inspection du travail : au siège des entreprises, garages, dépôts et autres locaux y compris, et sur la route; il va sans dire que le contrôle sur route doit se limiter à un minimum de points indispensables.

En Australie, les sentences arbitrales et les décisions des tribunaux du travail prévoient généralement l'obligation de tenir des registres sur les points qu'elles ont prescrits; les inspecteurs sont, notamment, habilités à pénétrer dans les locaux et à inspecter les équipements, les registres et les autres documents. En Italie, les inspecteurs du travail sont autorisés à inspecter, à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit, les laboratoires, les bureaux et les chantiers

de construction et, dans certaines conditions spéciales, les dortoirs et les salles de repos appartenant aux entreprises. En Espagne, les entreprises sont tenues d'afficher les lois et les règlements qui intéressent les travailleurs, par exemple la loi du travail, les avis importants relatifs à l'assurance-accidents, la formule-type de demande d'affiliation à la sécurité sociale, les bulletins de versement des primes, etc. Dans ces pays, le contrôle de l'inspection du travail sur route s'exerce également, mais dans une moins large mesure. Le gouvernement des Pays-Bas déclare qu'outre le contrôle général quotidien des contrôles spéciaux à l'échelon national sont effectués durant certaines périodes ou certaines époques et portent fréquemment sur des transports déterminés. En Autriche, l'inspection du travail n'exerce généralement son contrôle qu'au siège des entreprises, mais des contrôles sur route ont été récemment effectués par les organisations chargées de la sécurité publique en vue de savoir si les conducteurs et les aides détenaient le livret de contrôle prescrit ou si leur véhicule était muni d'appareils mécaniques de contrôle remplaçant ledit livret.

Les documents de contrôle (paragraphes 20 à 24)

En règle générale, les législations nationales prévoient l'obligation pour chaque employeur de tenir, sous une forme approuvée par l'autorité compétente, les registres et relevés nécessaires aux fins du contrôle de l'application des réglementations de protection des travailleurs routiers.

En ce qui concerne l'établissement, sous les auspices de l'O.I.T., d'un modèle-type de livret individuel de contrôle (paragraphe 22), il y a lieu de se reporter aux renseignements fournis dans la dernière partie du chapitre III ci-après.

Plusieurs pays (République fédérale d'Allemagne, Australie, Autriche, Canada, Pays-Bas, Suède, Suisse, etc.) ont déjà, sous une forme ou sous une autre, un livret individuel de contrôle du conducteur. D'autres, dont l'Espagne, examinent la possibilité d'en adopter un.

En Autriche, les règlements prévoient l'enregistrement des heures de travail dans le livret de contrôle. La forme de ce livret n'a pas été prescrite par les autorités, mais la durée du poste, le genre des travaux auxiliaires, surtout de ceux qui sont effectués avant et après le trajet, le temps effectif de conduite, les périodes d'attente et les périodes de repos doivent y être lisiblement inscrits.

Le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne déclare que, dans les transports routiers, les travailleurs suivants sont tenus d'avoir un livret de contrôle : les conducteurs et les aides-conducteurs dont la durée du travail est régie par le règlement sur la durée du travail de 1938; les conducteurs de véhicules automobiles de 7,5 tonnes ou plus, de tracteurs d'une puissance de 55 CV ou plus, ou de véhicules automobiles affectés aux transports publics et pouvant contenir huit personnes ou plus. Une réglementation complémentaire relative à l'autorisation de circuler sur les routes est applicable aux conducteurs indépendants et aux conducteurs employés dans l'agriculture. Aux termes de cette réglementation, les conducteurs de cette catégorie doivent tenir à jour un carnet de route où sont consignées les heures de travail et les périodes de repos.

Aux Pays-Bas, le personnel des transports routiers doit être muni d'un livret de contrôle similaire appelé "livret de travail". Mais le livret individuel de contrôle du conducteur, envisagé par le B.I.T., sera vraisemblablement introduit après quelques modifications mineures lors de la prochaine revision de l'arrêté sur la durée du travail des conducteurs[1].

Le gouvernement espagnol déclare que l'introduction d'un livret individuel de contrôle conforme au modèle-type international fait l'objet d'un examen approfondi.

Le gouvernement de l'Italie formule certaines réserves quant à l'utilité d'un tel livret, étant donné les déclarations faites par la Fédération nationale des entreprises de transports, la Confédération générale de l'industrie italienne et la Confédération générale des communications et des transports. Ces déclarations soulignent les frais qu'entraînerait l'introduction d'un livret individuel de contrôle et, notamment, l'inefficacité d'un document de contrôle où les inscriptions seraient portées dans la forme proposée. Il est à craindre que le livret individuel de contrôle ne soit une source de graves complications et de différends si l'on devait s'en servir comme élément de preuve en cas de réclamation pour le paiement des heures supplémentaires, de travaux spéciaux, etc.

L'utilisation, aux fins d'inspection du travail dans les transports routiers, d'appareils mécaniques de contrôle (tachographes) n'est guère répandue. Cependant, le gouvernement autrichien déclare dans sa réponse que l'emploi de tachographes doit, estime-t-on, permettre aux conducteurs de se passer d'un livret de contrôle.

---

[1] Tout récemment le Bureau a été avisé de l'entrée en vigueur d'arrêtés revisés. Les conducteurs et les autres membres des équipages d'autobus et de camions sont tenus de noter, sous la forme d'un graphique, leurs périodes de travail et de repos dans un livret de contrôle.

De même, la Fédération internationale des ouvriers du transport a déclaré, dans le mémorandum d'octobre 1960 déjà cité sous la rubrique "Observations générales", que l'introduction à l'échelon international d'un document de contrôle uniforme pour les conducteurs ne présentait en soi qu'un intérêt relatif, à moins qu'il n'y ait parallèlement l'obligation d'employer un tachographe et que les pays ne fournissent le personnel d'inspection nécessaire.

Liste des points sur lesquels le livret individuel de contrôle du conducteur devrait donner des informations (appendice à la résolution n° 67)

Il est proposé, dans l'appendice à la résolution, un certain nombre de points, essentiels ou facultatifs, sur lesquels le livret individuel de contrôle du conducteur devrait donner des informations.

En Australie, le livret de contrôle contient, en ce qui concerne les points essentiels : 1) le nom (et non l'adresse) du propriétaire, 2) le nom du conducteur et 3) la date ou la période à laquelle se réfère la feuille. Ce livret indique également : 4) le moment où le travailleur a terminé sa dernière période de service, et 5) le début et la fin de la période de service, y compris les coupures. Pour ce qui est des points facultatifs mentionnés dans l'appendice à la résolution, le livret donne les renseignements suivants : 1) le numéro d'immatriculation ou d'autres moyens d'identification du véhicule; 2) le lieu du début du parcours; 3) la période de travail effectivement accomplie, sans aucune indication, toutefois, quant à la durée de présence ou de disponibilité; 4) la signature du travailleur, mais non celle du propriétaire du véhicule. Dans sa réponse, le gouvernement de l'Australie déclare en outre qu'un exemplaire du rapport de la réunion chargée d'établir un modèle-type de livret individuel de contrôle sera communiqué, avec le modèle-type, aux gouvernements des Etats aux fins d'examen par les départements chargés d'appliquer la législation pertinente.

En Autriche, le livret de contrôle imposé par la législation donne des informations sur tous les points énumérés à l'appendice de la résolution. Pour ce qui est des transports à courte distance, il donne les renseignements suivants : 1) nom et adresse de l'employeur; 2) nom du conducteur (ou de son aide); 3) date à laquelle se réfère la feuille; 4) début et fin de la période de service; 5) début et fin de la période de repos; 6) début et fin des travaux éventuels qui sont effectués avant ou après le trajet. Dans le cas des transports à longue distance, le livret de contrôle doit mentionner les points supplémentaires suivants : 7) début et fin de la période effective de conduite; 8) début et fin de la période

d'attente; 9) début et fin des travaux auxiliaires éventuels. Le livret doit, en outre, contenir la signature du travailleur qui a fait les inscriptions et celle de l'employeur (pour attester que les informations données par le travailleur ont été dûment inscrites puis vues et approuvées par l'employeur). Le gouvernement autrichien relève que le livret de contrôle fournit des renseignements plus complets que ceux qui sont prévus dans la résolution, et qu'en conséquence l'Autriche n'a pas à prendre de nouvelles mesures à cet égard.

Le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne déclare que la réunion de l'O.I.T. a largement tenu compte du livret de contrôle en usage dans ce pays. Toutefois, on a constaté que le contrôle de la durée du travail dépendait plus de la fréquence du contrôle que de l'établissement d'un livret, étant donné que les conducteurs ont tendance à ne pas porter d'inscriptions sur leur livret, trouvant ennuyeuse une telle tâche. Il faut donc trouver un moyen pour faciliter ce travail d'écriture des conducteurs sans nuire pour autant au contrôle.

Responsabilités et sanctions (paragraphes 25 à 29)

Les gouvernements ont généralement indiqué dans leur réponse que, conformément à la résolution, les employeurs et les travailleurs des transports routiers étaient tenus responsables de l'application de la réglementation du travail dans leur branche d'activité.

En Australie et en Autriche, les infractions aux dispositions légales concernant les conditions d'emploi font l'objet de plaintes devant les tribunaux.

Il semble que les dispositions législatives de plusieurs pays prévoient des sanctions appropriées pour violation des dispositions légales, dont l'application est soumise au contrôle des inspecteurs du travail dans les transports routiers (paragraphe 29).

En Australie, ce sont généralement les tribunaux de première instance qui sont saisis, dont la procédure est très simple et la plus rapide. Les sanctions sont laissées à la discrétion du tribunal, sous réserve du respect des maximums fixés par la loi. Entraver un inspecteur du travail dans l'exercice de ses fonctions constitue un délit aux termes de certaines dispositions.

Aux Pays-Bas, l'employeur est tenu responsable des infractions à la loi commises par le travailleur, et il est réputé fautif sauf s'il peut prouver le contraire. Dans ce

cas, le travailleur est responsable et il peut lui être infligé les peines suivantes : amende, détention ou même emprisonnement, tandis que son permis de conduire peut lui être retiré à titre de sanction secondaire.

En Italie, l'examen des cas d'infraction aux dispositions légales, par exemple celles qui concernent l'obligation de tenir des registres indiquant la durée du travail, les heures supplémentaires, les périodes de repos, etc. fait l'objet d'une procédure rapide. Les peines peuvent aller du simple avertissement aux sanctions pénales prévues par la loi. Les sanctions peuvent, toutefois, être suspendues si la bonne foi de l'employeur coupable est manifeste.

D. LES CONDITIONS D'EMPLOI DANS LE TRAFIC ROUTIER INTERNATIONAL EN EUROPE

La Commission des transports internes s'est occupée à plusieurs reprises des conditions d'emploi des conducteurs de véhicules automobiles effectuant des transports internationaux de voyageurs ou de marchandises en Europe et, à sa dernière session, elle a manifesté encore toutes les préoccupations que lui inspire ce problème dans une résolution n° 72 dont il sera question un peu plus loin.

L'élaboration d'un accord au sein des Nations Unies

On se souvient que, à la demande du Comité des transports intérieurs de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, la Commission des transports internes de l'O.I.T., à sa quatrième session, en 1951, avait rédigé des clauses (qui ont reçu le n° 38 dans la nomenclature de ses conclusions) sur les conditions d'emploi qui devraient être prévues pour ces conducteurs. Ces clauses étaient destinées à être insérées dans un instrument élaboré sous les auspices des Nations Unies et qui, le 17 mars 1954, a pris la forme d'un Accord général portant réglementation économique des transports routiers internationaux en Europe; cet accord devait constituer un premier pas vers l'instauration d'un régime rationnel des transports internationaux routiers dans cette région. Les parties contractantes devaient s'engager à ne permettre d'effectuer des transports routiers internationaux qu'aux entreprises remplissant les conditions stipulées dans un cahier des charges, ainsi que dans une série d'autres annexes à l'Accord parmi lesquelles une annexe A, intitulée "Conditions d'emploi du personnel dans les transports routiers internationaux". Le texte des clauses n° 38 élaboré par la Commission des transports internes, modifié sur quelques points au

cours des délibérations des organes compétents de la Commission économique pour l'Europe, avec la collaboration de représentants du B.I.T. ainsi que d'organisations internationales intéressées d'employeurs et de travailleurs, était devenu le texte même de cette annexe A.

Cependant, la ratification de cet Accord général devait se heurter à des difficultés et c'est précisément parce qu'elle constatait, en 1957, que cet accord n'avait pas encore été ratifié par l'ensemble des pays signataires que la Commission des transports internes de l'O.I.T., dans sa résolution n° 72, a demandé au Conseil d'administration de charger le Directeur général du Bureau de suggérer aux pays signataires :

a) de ratifier cet accord dans les délais les plus brefs;

b) en attendant cette ratification générale, de mettre en vigueur tout au moins les dispositions de l'annexe A visant les conditions d'emploi, dans la mesure où le leur permettrait l'état de leur législation.

Avec l'accord du Secrétaire général des Nations Unies, cette double suggestion a été portée à la connaissance des douze Etats signataires de l'Accord général par une lettre du Directeur général à laquelle plusieurs de ces Etats ont répondu soit immédiatement, soit en fournissant des informations sur la suite donnée dans leur pays à l'ensemble des conclusions antérieures de la Commission des transports internes.

Quant à la mise en application de l'ensemble de l'Accord, on se souvient que la France l'a signé dès son adoption, avec effet de ratification, et que la Grèce, l'Italie et la Norvège l'ont ratifié ensuite ou y ont adhéré. En revanche, une cinquième ratification nécessaire à l'entrée en vigueur n'a pas été obtenue.

En ce qui concerne la mise en vigueur de fait des dispositions de l'annexe A, la République fédérale d'Allemagne a indiqué que les conditions d'emploi de ces travailleurs, en ce qui la concerne, répondent déjà dans une large mesure aux dispositions de l'annexe A. Le gouvernement de la France a répondu qu'il ne verrait que des avantages à la mise en vigueur immédiate de cette annexe, sous réserve de l'adhésion d'un nombre suffisant de pays voisins de la France. Le gouvernement de l'Italie a déclaré en revanche qu'il ne lui paraissait pas opportun d'appliquer par anticipation les dispositions de l'annexe A, notamment parce que la législation relative à la durée du travail dans les transports routiers (comme on le voit dans la section A du présent chapitre) est en cours de revision dans ce pays. Le gouvernement et les porte-parole des employeurs des Pays-Bas ont signalé que la préparation d'un arrêté entièrement nouveau sur la durée du

travail des conducteurs est très avancée et que les prescriptions de l'annexe A servent de guide aux auteurs de ce projet de réglementation. Quant à la Suède, l'Association des employeurs du transport routier relève que la durée du travail et les repos des conducteurs de véhicules à moteur suédois utilisés dans les transports commerciaux en Europe sont conformes à la législation interne suédoise, qui est encore complétée par des stipulations sur la composition des équipages contenues dans une convention collective conclue entre l'Association et la Fédération suédoise des travailleurs des transports. Enfin, le gouvernement de la Suisse explique que la mesure dans laquelle ce pays pourra mettre en vigueur les dispositions de l'annexe A dépendra des ordonnances d'exécution de la loi de 1958 sur la circulation routière, qui sont en voie d'élaboration; il est cependant acquis que l'ordonnance fédérale sur la durée du travail et les repos, en cours de revision, tiendra compte dans la mesure du possible des dispositions de l'annexe A.

Projet d'accord intergouvernemental nouveau

Dans l'intervalle, une évolution nouvelle s'est marquée, au sein des Nations Unies, en ce qui concerne l'Accord général lui-même. Le Sous-comité des transports routiers de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, en février 1960[1], a jugé que les chances d'une entrée en vigueur de l'Accord étaient faibles et il a recherché aussi pour sa part le moyen de mettre en vigueur de facto l'Accord général et certaines de ses annexes. En septembre 1960, il a pris connaissance d'un projet de résolution[2] qu'il avait demandé à son secrétariat de préparer et qui tendait à recommander aux gouvernements intéressés de procéder à cette mise en application de facto. Dans ce nouveau texte, l'annexe A de l'Accord général réapparaissait comme annexe II.

Cependant, parmi les remarques des gouvernements, ce sous-comité a été saisi d'une observation du gouvernement de la France déclarant qu'à son avis "les dispositions concernant la réglementation du travail et les conditions d'emploi du personnel, qui figurent tant au projet de résolution qu'à son annexe II, présentent, pour l'exécution des transports routiers internationaux, une importance telle qu'elles justifient l'adoption d'un véritable accord intergouvernemental séparé". Le sous-comité des transports routiers a approuvé le principe de cette proposition.

---

[1] Nations Unies : document TRANS/SC.1/137.

[2] Nations Unies : document TRANS/SC.1/Doc.séance 27.

Le Comité des transports intérieurs de la même organisation, à sa session de décembre 1960, a été saisi, en même temps que du rapport de son sous-comité des transports routiers, d'un "projet d'accord fixant certaines conditions pour les membres, salariés ou non, de l'équipage des véhicules automobiles effectuant des transports internationaux par route"[1]. Il a décidé de confirmer les intentions de son Sous-comité des transports routiers et de lui demander de mettre au point le projet d'accord au cours des premiers mois de l'année 1961; en même temps, il a autorisé le Sous-comité à ouvrir lui-même l'accord à la signature si un nombre suffisant de gouvernements devaient se déclarer disposés à y souscrire.

La collaboration de l'O.I.T. et des Nations Unies

On sait, comme il est rappelé plus haut, que l'élaboration de l'annexe A de l'Accord général a été le fruit d'une collaboration étroite entre la Commission des transports internes de l'O.I.T. et le Bureau d'une part, et le Comité des transports intérieurs des Nations Unies ainsi que son secrétariat, d'autre part.

Le Directeur général a été appelé à se demander si, au moment où la matière traitée dans l'annexe A devait faire l'objet non pas de l'un des textes faisant partie intégrante d'un accord de portée économique, mais d'un nouvel accord intergouvernemental indépendant, il n'était pas préférable qu'un tel accord fût élaboré sous les auspices de l'O.I.T., en suivant une procédure semblable, par exemple, à celle qui avait été adoptée pour les conventions sur la batellerie rhénane ou la convention européenne sur la sécurité sociale des travailleurs des transports internationaux (dont il est question notamment au chapitre IV du présent rapport). Cependant, lors de la réunion de septembre du Sous-comité des transports routiers des Nations Unies, les représentants de nombreux gouvernements membres de ce Sous-comité, ainsi que des organisations syndicales et de l'Union internationale des transports routiers, afin essentiellement d'éviter de nouveaux retards à l'entrée en vigueur des dispositions de l'annexe A et parce que la réglementation prévue intéresse aussi la sécurité routière, ont insisté particulièrement pour que l'accord envisagé soit tout de même conclu dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe. En conséquence, le Directeur général a fait annoncer aux organes compétents des Nations Unies que le B.I.T. collaborerait, comme il l'avait fait pour l'annexe A de l'Accord

---

[1] Nations Unies : document W/TRANS/SC.1/208.

général, à l'élaboration du nouvel accord mentionné ici et à toute mesure de contrôle international que ce nouvel accord pourrait prévoir. Le Bureau souhaite que cette procédure permette la rapide mise en vigueur de l'instrument envisagé. Si les organes des Nations Unies devaient se heurter à des obstacles imprévus dans l'élaboration de l'accord, le Directeur général, en accord avec le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe, rechercherait quelles dispositions l'O.I.T. pourrait utilement prendre en la matière dans l'exercice de sa propre compétence.

Le livret de contrôle

Il convient d'ajouter que la collaboration entre l'O.I.T. et les Nations Unies, dans ce même contexte, a abouti encore à un autre résultat heureux. Une réunion d'experts convoquée par l'O.I.T. en avril 1959 a établi un livret-type de contrôle pour les conducteurs et les convoyeurs des transports routiers; il en est question dans la section C du présent chapitre ainsi qu'à la fin du chapitre III. Ce livret de contrôle a été communiqué notamment à l'Organisation des Nations Unies sur décision prise par le Conseil d'administration à sa 142me session (mai-juin 1959), et le Directeur général peut signaler avec satisfaction que le Sous-comité des transports routiers de cette organisation, lorsqu'il est apparu opportun de recommander aux Etats d'imposer aux équipages des véhicules à moteur effectuant des transports internationaux en Europe la tenue d'un livret individuel de contrôle, a prévu que le livret établi par le Comité d'experts de l'O.I.T. serait retenu comme modèle. C'est ce qui apparaît à l'article 16 du projet d'accord qui vient d'être mentionné.

CHAPITRE II

LES CONDITIONS DE TRAVAIL DANS LES PORTS

Plusieurs des conclusions adoptées par la Commission des transports internes lors de ses précédentes sessions portent sur les conditions de travail et le bien-être dans les ports. Les mesures prises, tant dans divers pays que sur le plan international, dans les domaines visés par un certain nombre de ces résolutions sont résumées ci-après sous les rubriques suivantes :

Les aménagements en vue du bien-être des dockers;

Les méthodes permettant d'améliorer l'organisation du travail et le rendement dans les ports;

La régularisation de l'emploi des dockers;

La concurrence entre les ports.

Certains renseignements ont déjà été communiqués en 1957[1] à la Commission des transports internes au sujet de la période comprise entre ses 5me et 6me sessions, en ce qui concerne les aménagements en vue du bien-être, la régularisation de l'emploi et la concurrence entre les ports.

A. LES AMENAGEMENTS EN VUE DU BIEN-ETRE DES DOCKERS

La teneur de la résolution n° 52

La résolution n° 52, relative aux aménagements en vue du bien-être des dockers, a été adoptée par la Commission des transports internes lors de sa cinquième session, réunie à Genève en 1954. Dans les "conclusions et constatations"

---

[1] O.I.T., Commission des transports internes, sixième session, 1957. Rapport I, Points 1 a) et b) : Rapport général - Suite donnée aux conclusions des sessions précédentes, B.I.T., Genève, 1956. Voir notamment pages 135 à 172 pour les aménagements en vue du bien-être, pages 115 à 130 pour la régularisation de l'emploi, et pages 197 à 198 pour la concurrence entre les ports.

annexées à cette résolution se trouve une série de règles qui peuvent servir d'indications aux divers pays pour la création d'aménagements en vue du bien-être des dockers. La résolution fait ressortir dans quelles conditions difficiles les dockers doivent accomplir leur travail quotidien : irrégularité de l'emploi, heures de travail irrégulières, temps d'attente, exposition aux intempéries, manutention de marchandises dangereuses, etc. Tout en déclarant que la création d'aménagements en vue du bien-être pourrait permettre d'atténuer les conséquences de cet état de choses, elle ajoute que tout aménagement en vue du bien-être aide à attirer et à retenir la main-d'oeuvre nécessaire, à promouvoir les relations professionnelles et humaines sur les quais, à réduire l'incidence de la morbidité et les conséquences des accidents; de ce fait, elle permet d'obtenir une productivité accrue sous forme de rotation accélérée des navires.

Les règles en question[1] prévoient notamment la nécessité de procéder à une étude préalable et à des études périodiques permettant de déterminer dans quelle situation se trouvent les services sociaux existant déjà dans les divers ports (paragraphes 4-7), la responsabilité en matière d'aménagements, les modalités de financement, la création de commissions du bien-être (par. 8-12), le fonctionnement des services sociaux (par. 13-15) et la nomination d'assistants sociaux (par. 16). Ensuite vient une série de recommandations visant certains aménagements qui devraient être mis à la disposition des dockers, tels que salles d'attente, repas et boissons, eau potable, lavabos, douches et vestiaires, toilettes, premiers secours, dispensaires et centres médicaux, réadaptation professionnelle des dockers accidentés, moyens de transport, vêtements et équipements de protection, activités éducatives, sociales et récréatives (par. 17-37).

La suite donnée à la résolution n° 52 dans divers pays

L'impression générale qui se dégage des réponses fournies par les gouvernements et qui seront analysées plus loin est que les aménagements en vue du bien-être des dockers prennent de l'extension dans presque tous les pays. Tous les intéressés souscrivent à l'opinion que la création d'aménagements en vue du bien-être aide à attirer et à retenir la main-d'oeuvre nécessaire. Bien que le chômage persiste dans divers pays, dans d'autres il est difficile d'embaucher de nouveaux dockers et de les retenir. Dans ces pays, les difficultés naissent de l'irrégularité de l'emploi, des heures de travail irrégulières, des

---

[1] Voir aussi la section C du présent chapitre au sujet du bien-être dans le contexte de la résolution n° 70.

temps d'attente, etc., difficultés inhérentes au genre de travail accompli par les dockers et qui ont été signalées dans la résolution. L'un des moyens propres à attirer de nouveaux travailleurs et à les retenir est de mettre à leur disposition les services sociaux nécessaires pour compenser les inconvénients de la profession.

Introduction et principes généraux (paragraphes 1-16)

Bien que la résolution s'applique à la situation qui règne dans les ports maritimes et ne concerne donc pas l'Autriche, les compagnies de navigation et les autorités portuaires autrichiennes s'efforcent, dans le même esprit, d'établir des services sociaux et des aménagements convenables en vue du bien-être.

Au Danemark, les négociations entreprises par les organisations patronales et ouvrières au sujet des mesures relatives à la santé et au bien-être ont amené la Direction du service national d'inspection du travail à formuler des principes généraux.

Dans les ports indiens de Bombay, Calcutta et Madras, l'une des fonctions dévolues aux commissions de la main-d'oeuvre des docks consiste à prendre des dispositions satisfaisantes en vue du bien-être des dockers. Les commissions de la main-d'oeuvre des docks et les organismes de gestion portuaire de Bombay, Calcutta et Madras ont fourni aux dockers des aménagements conformes à ceux qui sont indiqués dans la résolution n° 52. Certains de ces aménagements existent également dans les ports de Visakhapatnam et de Kandla où il n'y a pas de commission de la main-d'oeuvre des docks. A Bombay et Madras, des logements sont en outre fournis à un nombre limité de dockers.

Le problème des commodités essentielles à créer au port de Bombay pour porter ces aménagements à un niveau raisonnable a fait l'objet, en 1955, d'une controverse à la suite de laquelle il fut recommandé d'améliorer la situation en matière d'eau potable, de cantines, de bains, d'abris et d'éclairage. Les commissions de la main-d'oeuvre des docks de Bombay et de Madras ainsi que le commissaire du port de Calcutta ont nommé des assistants sociaux.

Le gouvernement de l'Inde étudie actuellement un projet intéressant la sécurité, la santé et le bien-être des dockers. Aux termes de ce projet, les autorités portuaires sont chargées de prendre les décisions nécessaires pour que les aménagements en vue du bien-être soient portés à un niveau convenable.

Le gouvernement de l'Italie déclare que les aménagements en vue du bien-être des dockers peuvent être considérés comme satisfaisants, la plupart des recommandations contenues dans la résolution étant appliquées en Italie, notamment en ce qui concerne la prévention des accidents et l'hygiène du travail.

Aux Pays-Bas, les dispositions légales prévoient que des aménagements en vue du bien-être doivent être mis à la disposition des dockers. Des commissions tripartites veillent à l'application de ces dispositions. Les autorités et les organisations ouvrières étudient attentivement les éventuelles doléances des dockers.

Les organisations patronales et les grandes entreprises portuaires ont nommé des assistants sociaux; d'importantes mesures sont également prises en ce domaine par de nombreuses entreprises.

En Nouvelle-Zélande, une commission nationale des aménagements de bien-être a été créée conformément à la loi de 1953 sur le travail portuaire. Des commissions locales sont nommées dans tous les ports. Grâce à la législation sur les finances, une amélioration sensible des commodités disponibles dans les ports néo-zélandais a été réalisée. Il est prévu que des améliorations seront apportées aux aménagements en vue du bien-être qui existent déjà dans les ports d'Auckland et de Wellington et que de nouveaux immeubles seront construits; les premières coûteront au total 150.000 livres australiennes, les autres 200.000 livres. Jusqu'à présent, il n'a pas été jugé nécessaire de nommer des assistants sociaux.

En Norvège, un certain nombre de locaux ont été construits; d'autres, déjà anciens, ont été modernisés. Ces améliorations ont été particulièrement importantes dans les ports de Tromsö, à la Jövik Herring Oil Factory, à Ullsfjord, à Oslo (Tjueholmen), Alesund, Holmestrand, Kragerö, Sandnessjöen, Hammerfest, Harstad, Hurum et Larvik. Des améliorations sont prévues dans d'autres ports. De grands efforts sont également déployés pour améliorer la situation, peu satisfaisante encore, qui règne dans certains petits ports en matière de réfectoires et de salles d'attente. Les locaux destinés à l'amélioration du bien-être sont généralement construits par les autorités portuaires ou locales pour être ensuite loués aux employeurs. Dans les ports où il y a des préposés aux docks, ceux-ci sont généralement responsables de la gestion, du financement et de la direction des aménagements en vue du bien-être. Dans les autres ports, ces questions relèvent des employeurs ou de leurs organisations. Dans quelques ports peu nombreux, les organisations ouvrières sont chargées de la gestion des locaux, les dépenses étant prises en charge par les employeurs.

Au Pakistan, un projet visant à la création d'un fonds de bien-être pour les dockers est à l'étude.

En Espagne, les dockers bénéficient des mêmes avantages que les autres travailleurs. En outre, grâce à une redevance spéciale prélevée sur les usagers des ports, ils bénéficient d'avantages supplémentaires en matière de bien-être; des logements sont notamment prévus pour eux et leurs familles. La gestion de ces aménagements en vue du bien-être est en partie assumée par une commission mixte des oeuvres sociales et du bien-être.

En Suède, des dispositions de portée générale concernant le bien-être sont incluses dans la loi sur la protection des travailleurs. D'autres dispositions relatives à ces activités sont contenues dans une proclamation de 1937 sur les mesures de sécurité à observer par l'employeur lors du chargement et du déchargement des navires. Cette proclamation, ainsi qu'une autre concernant les mesures de sécurité à prendre par le capitaine, ont été rédigées à la lumière de la convention n° 32 de 1932.

Le gouvernement de la Suisse indique que les aménagements en vue du bien-être dans les ports rhénans de Bâle sont suffisants pour les besoins des dockers, même s'ils ne peuvent être comparés à ceux des grands ports maritimes.

En Union soviétique, le bien-être des dockers est l'objet de la sollicitude de l'Etat. En plus de la législation générale sur le travail, des règlements et normes spéciaux, définissant les besoins en matière de sécurité et de bien-être dans les différentes branches professionnelles, sont promulgués dans de nombreux cas en liaison ou de concert avec les organisations syndicales. Les dispositions relatives à la santé des dockers contenues dans la résolution sont promulguées par diverses réglementations et instructions. Leur mise en vigueur relève de départements administratifs spéciaux. Dans les ports, il y a des ingénieurs de la sécurité chargés de faire respecter la réglementation sur la sécurité. Certains organismes syndicaux exercent des fonctions de surveillance. Toutes les mesures prises en vue du bien-être des dockers sont financées par l'Etat.

Le "Règlement sur la sécurité et la santé des dockers", promulgué par le département fédéral du travail des Etats-Unis et entré en vigueur le 21 mars 1960, prévoit certains des aménagements en vue du bien-être indiqués dans la résolution. La réglementation sur la sécurité de trois Etats, ceux de Californie, du Massachusetts et de Washington, contient également des dispositions au sujet de certains de ces aménagements

en vue du bien-être. Dans les grandes villes telles que New-York, San Francisco et Los Angeles, il y a des assistants sociaux à plein temps qui s'occupent des pensions de retraite et des vacances. D'autres services sociaux relèvent des commissions des relations professionnelles qui représentent le patronat et les travailleurs.

Les aménagements particuliers.-

Salles d'attente (paragraphe 17)

Un emplacement suffisant et séparé a été prévu dans chacun des hangars de transit du port indien de Bombay pour servir d'abri où les dockers peuvent se reposer. Un abri a également été prévu au bureau de la main-d'oeuvre, où les dockers peuvent se reposer entre les appels ou entre la fin de l'appel et le début du travail.

En Nouvelle-Zélande, des salles d'attente répondant aux normes modernes ont été installées dans tous les ports, à l'exception de ceux d'Auckland et de Wellington, où des améliorations ont été entreprises.

Le gouvernement des Pays-Bas signale que les cantines et réfectoires qui se trouvent dans les ports peuvent être utilisés en tant que salles d'attente.

Au Royaume-Uni, le conseil national de la main-d'oeuvre portuaire verse aux associations de bien-être qui se chargent de gérer les abris un montant équivalent au loyer et aux charges, ainsi que la quote-part des dépenses d'éclairage et de chauffage découlant de l'utilisation des locaux lorsqu'ils ne servent pas de clubs.

Il existe généralement aux Etats-Unis, en Norvège, en Suède et en U.R.S.S. des salles d'attente près des salles d'embauche.

Repas et boissons (paragraphes 18-19)

En Inde, des cantines mobiles et des cantines d'ateliers existent dans les ports de Calcutta, Bombay et Madras. Des dispositions en vue de la fourniture de repas et de boissons sont prises dans tous les ports principaux et dans la plupart des ports secondaires. Ces services sont gérés sans but lucratif.

En U.R.S.S., des réfectoires et des cantines mobiles sont prévus. Des inspecteurs des services de santé contrôlent la qualité de ces services. Des commissions syndicales remplissent le même office.

Aux Etats-Unis et aux Pays-Bas, il existe généralement des installations où peuvent être obtenus des repas et des boissons.

Eau potable (paragraphe 20)

Aux Etats-Unis, le "Règlement sur la sécurité et la santé des dockers" exige que de l'eau potable et des gobelets individuels hygiéniques soient fournis. Les lois ou règlements des divers Etats le prévoient également.

De l'eau potable est également fournie dans tous les ports indiens, néerlandais, néo-zélandais et soviétiques. En U.R.S.S., il existe des distributeurs d'eau potable permettant d'éviter tout contact humain.

Lavabos, douches et vestiaires (paragraphes 21-22)

En Inde, des lavabos maintenus en bon état de propreté ont été installés. Il n'y a de douches que sur certains des postes à quai. Pour l'instant, les armoires individuelles manquent encore.

Les ports les plus importants de l'U.R.S.S. sont équipés de vestiaires à armoires jumelées (l'une pour les vêtements propres, l'autre pour les vêtements de travail). Il existe également des installations pour le nettoyage et le séchage des vêtements.

Des installations permettant aux dockers de laver leurs vêtements et de se changer existent en Nouvelle-Zélande, en Norvège, aux Pays-Bas, au Royaume-Uni et en Suède. Aux Etats-Unis, les normes de sécurité de certains Etats exigent que tous les docks, entrepôts et zones de travail analogues soient dotés de lavabos et douches propres et aérés, ainsi que d'armoires individuelles où les vêtements sont mis à l'abri pendant les heures de travail.

Toilettes et lieux d'aisance (paragraphe 23)

Les réponses reçues des gouvernements des Etats-Unis, des Pays-Bas, de Norvège et de Nouvelle-Zélande précisent qu'il existe dans ces pays des toilettes et lieux d'aisance d'un niveau satisfaisant.

Premiers secours (paragraphes 24-28)

En Inde, un nombre suffisant de boîtes de premiers secours ont été mises en place dans tous les ports importants.

En Italie, les accidents survenant aux dockers sont à la fois fréquents et graves. On estime que la législation en vigueur, qui est de portée générale, ne protège pas suffisamment les dockers. Le ministère de la Marine marchande étudie de ce fait la possibilité d'adopter de nouvelles dispositions, compte tenu des recommandations contenues dans cette résolution ainsi que dans "Sécurité et hygiène dans les manutentions portuaires" publié en 1958 par le B.I.T.

Aux Pays-Bas, des dispositions légales ont été prises à ce propos. Les dockers qui travaillent à bord d'un navire non amarré à quai doivent emporter avec eux un coffret de pharmacie.

En Nouvelle-Zélande, il y a des cliniques de premiers secours dans les ports d'Auckland, Lyttelton, Wellington et Duneddin. Ces cliniques sont confiées à des infirmières diplômées que contrôle un docteur spécialisé en médecine du travail. Dans les autres ports, il y a des salles de premiers secours convenablement équipées. Les dispositions nécessaires sont prises pour qu'un travailleur ayant reçu une formation de secouriste soit affecté à chaque navire où travaillent des dockers.

En Norvège, la plupart des quais sont dotés de boîtes de premiers secours.

En Suède, lorsqu'un nombre considérable de personnes travaillent en un certain lieu, ou bien lorsque les conditions particulières l'exigent, le personnel infirmier nécessaire doit y être affecté. Une salle de premiers secours ou une salle de soins doit être installée, si la situation l'exige, dans les endroits où une main-d'oeuvre importante est employée.

Au Royaume-Uni, plus de 12.400 dockers et membres du personnel du conseil ont reçu une formation de secouriste depuis la création, en 1953, du centre d'ambulance.

En U.R.S.S., les ports et les principales zones sont dotés de centres de premiers secours avec le personnel médical nécessaire. Dans les différentes sections de chaque port se trouvent des centres de premiers secours qui ne sont jamais éloignés de plus de 500 mètres des quais qu'ils desservent. Ces centres disposent du personnel nécessaire et fonctionnent pendant toute la durée du chargement et du déchargement.

Aux Etats-Unis, le "Règlement sur la sécurité et la santé des dockers" contient une réglementation détaillée. De nombreux Etats exigent que des équipements de premiers secours se trouvent sur les lieux de travail. De nombreuses jetées sont dotées de salles de premiers secours dirigées par une infirmière diplômée ou un médecin; des ambulances sont généralement affectées à toutes les zones où les dockers sont appelés à travailler.

Dispensaires et centres médicaux (paragraphes 29-30)

Dans les ports les plus importants des Pays-Bas, les associations d'employeurs ont créé un certain nombre de centres médicaux. En outre, il est fait appel aux services médicaux des grandes entreprises de transport maritime.

En raison des services généraux de santé qui existent en Nouvelle-Zélande, il n'a pas été jugé nécessaire d'établir des dispensaires et centres médicaux spéciaux pour les dockers.

En Norvège, le bureau des docks d'Oslo emploie son propre médecin fonctionnaire et il est prévu que d'autres ports recruteront de tels médecins fonctionnaires.

Le gouvernement du Royaume-Uni indique dans sa réponse que, vers la fin de 1957, le conseil national de la main-d'oeuvre portuaire gérait 47 centres médicaux répartis dans 26 ports ainsi que 13 salles de premiers soins dans 11 ports moins importants. Au cours de l'année 1957 (jusqu'au 28 décembre), 235.107 personnes ont été soignées dans ces centres médicaux et 1.381 dans les salles de premiers soins. Le conseil emploie cinq médecins fonctionnaires régionaux chargés de donner des conseils sur la ligne de conduite à suivre. Les services médicaux portuaires ont avant tout pour objet de fournir des soins en cas d'accidents mineurs, de manière à permettre aux dockers de reprendre leur travail dans le plus bref délai possible.

Aux Etats-Unis, des dispensaires et centres médicaux destinés avant tout aux dockers existent dans un certain nombre de ports.

Réadaptation professionnelle des dockers accidentés (paragraphes 31-32)

Aucun centre de formation spécial n'a été créé en Nouvelle-Zélande pour les dockers accidentés, mais ces travailleurs bénéficient du système général de réadaptation professionnelle prévu pour tous les travailleurs accidentés.

Au Royaume-Uni, 650 dockers ont suivi en 1957 un traitement en vue de leur réadaptation professionnelle dans divers centres administrés par le ministère du Travail et du Service national.

Aux Etats-Unis, les dockers accidentés au travail sont couverts par la loi sur la réparation des accidents du travail dont sont victimes les dockers et les travailleurs des ports ou par les lois des différents Etats sur la réparation des accidents du travail. Ces lois comportent des clauses spéciales ayant trait à la réadaptation professionnelle. Aux Etats-Unis, la réadaptation professionnelle ne se limite pas "au réemploi dans l'ancienne profession ou dans une profession connexe" tel que le prévoit le paragraphe 32 de l'annexe à la résolution. Cette réadaptation professionnelle tend bien plus à la réintégration de la personne dans toutes ses activités normales.

Moyens de transport (paragraphes 33-35)

En Inde, des moyens de transport gratuits sont fournis par les entreprises de chargement et de déchargement aux dockers lorsque ceux-ci doivent, pour charger ou décharger un navire, s'y rendre ou en revenir en bateau.

Aux Etats-Unis, en Nouvelle-Zélande et aux Pays-Bas, le transport n'est assuré que si les dockers sont détachés dans des ports qui se trouvent à une certaine distance.

Aucun moyen de transport n'est mis à la disposition des dockers en Suède.

En U.R.S.S., tous les frais de transport sont à la charge de l'administration.

Vêtements et équipements de protection (paragraphes 36)

En Nouvelle-Zélande, chaque travailleur reçoit par année de service deux combinaisons de bonne qualité et deux ou trois paires de gants de travail. Dans un certain nombre de ports, la

commission de l'industrie portuaire accorde des subventions aux syndicats locaux pour leurs programmes d'aide aux travailleurs en vue de l'achat de chaussures spéciales.

Aux Etats-Unis, le règlement fédéral pour les dockers et la sécurité impose l'utilisation d'appareils respiratoires ainsi que de vêtements et d'équipements de protection pour les yeux et la tête. Ces matériels sont généralement fournis par l'employeur. L'utilisation de chaussures de sécurité est encouragée par ce règlement. En principe, l'employé doit acheter ses propres chaussures, mais en réalité, les employeurs ou leurs associations fournissent des lunettes de travail, des chaussures, des appareils respiratoires, etc.

En Inde, aux Pays-Bas, en Suède et en Union soviétique, les équipements de protection sont généralement fournis par les employeurs.

Activités éducatives, sociales et récréatives (paragraphe 37)

En Nouvelle-Zélande, de nombreux syndicats de dockers ont organisé de telles activités. La commission de l'industrie portuaire accorde de temps en temps des subventions aux associations de secours mutuels, aux fonds de réconfort hospitalier, aux clubs sportifs et autres associations créées en vue du bien-être des dockers.

Le conseil national de la main-d'oeuvre portuaire du Royaume-Uni a admis le principe que l'une de ses fonctions consistait à accorder son aide et à financer en partie les activités en vue du bien-être des dockers. Ces derniers cotisent de leur côté, au moyen de déductions hebdomadaires prélevées sur leur salaire, à leurs propres activités sportives et sociales et aux fonds de bienfaisance. En matière d'éducation, outre les cours créés dans le cadre du système d'enseignement pour les travailleurs des ports et de ceux qui sont organisés par les universités, l'association pour l'instruction des travailleurs et les autorités locales, des conférences sont également données en fin de semaine.

La formation professionnelle et l'instruction sont considérées en U.R.S.S. comme des sujets d'importance primordiale et tous les dockers doivent recevoir une formation préliminaire portant sur les mesures de sécurité.

Aux Etats-Unis, l'organisation des activités éducatives, sociales et récréatives relève avant tout de la collectivité; ces activités ne sont pas destinées à une branche professionnelle donnée ou limitée à elle.

B. LES METHODES PERMETTANT D'AMELIORER L'ORGANISATION DU TRAVAIL ET LE RENDEMENT DANS LES PORTS

La teneur de la résolution n° 66

Lors de sa sixième session tenue à Hambourg en 1957, la Commission des transports internes a discuté d'un rapport[1] préparé par le B.I.T. et a adopté la résolution n° 66 qui relève la nécessité d'accélérer la rotation des navires et d'améliorer le rendement dans les ports, dans l'intérêt des armateurs, des employeurs des ports, des autorités portuaires, des dockers et de l'ensemble de la collectivité.

La résolution contient à cet effet une série de suggestions détaillées. Dans le chapitre consacré aux relations professionnelles (par. 3-16), elle signale combien il est important de fonder ces relations sur une coopération active et sur la confiance réciproque qui représentent un élément essentiel de tout programme d'amélioration de l'organisation du travail et du rendement dans les ports. Des mesures sont proposées pour empêcher que l'application des méthodes d'amélioration du travail ou que la mise en service de nouveaux matériels n'entraîne des renvois brusques ou arbitraires de dockers ou une aggravation permanente du caractère occasionnel de l'emploi. Le rôle dévolu aux organisations patronales et ouvrières indépendantes pour encourager et aider leurs adhérents à assurer une rotation plus rapide des navires y est mis en relief. Il est proposé que soient créées des commissions composées de représentants des organisations patronales et ouvrières, appelées à discuter des méthodes permettant d'améliorer l'organisation du travail et le rendement dans les ports ainsi que le programme qui s'y rapporte et, par exemple, des mesures permettant d'obtenir que la main-d'oeuvre soit disponible en temps et lieu voulus, du recours à des travailleurs occasionnels, du travail par postes ou demi-postes, etc. Des mesures sont également proposées pour un prompt règlement des litiges ou conflits et pour le maintien de la discipline, reconnue nécessaire pour assurer l'efficacité.

---

[1] O.I.T., Commission des transports internes, sixième session, 1957, Rapport II, Méthodes permettant d'améliorer l'organisation du travail et le rendement dans les ports, B.I.T., Genève, 1958.

Un autre chapitre de la résolution concerne l'organisation du travail (par. 17-36). Des systèmes sont proposés pour l'affectation de la main-d'oeuvre, systèmes qui devraient avoir pour objet d'assurer à chaque exploitant la possibilité d'obtenir au moment voulu la main-d'oeuvre dont il a besoin. Il y est indiqué que les efforts nécessaires devront être faits pour que les dockers soient disponibles en temps et lieu voulus. La résolution déclare également qu'il serait opportun que le travail se poursuive à bord des navires pendant un nombre d'heures aussi élevé que possible chaque jour, ce qui peut imposer le recours au travail par roulement. Des heures supplémentaires doivent être effectuées, par exemple, lorsqu'il suffit d'une période de travail relativement brève pour permettre à un navire d'appareiller. Il faut réduire à un minimum les temps improductifs et encourager l'accroissement de la mobilité de la main-d'oeuvre, par exemple, de cale à cale, de navire à navire, de navire à quai et entre les postes de travail à quai. L'application des techniques de l'étude du travail aux opérations portuaires doit être instaurée avec la coopération tant des exploitants que des dockers. Il est proposé d'appliquer dans la plus large mesure possible la rémunération au rendement. Il faut tenir pleinement compte de la formation professionnelle, de la sécurité et du bien-être des dockers.

Dans le chapitre consacré à la mise en service d'équipements nouveaux (par. 37-39), la résolution déclare opportun que les nouveaux types de matériels mécaniques et les méthodes de travail nouvelles soient acceptés lorsqu'ils sont efficaces, économiques et sûrs.

Le dernier chapitre de la résolution est consacré à l'organisation des ports (par. 40-46) et contient des suggestions, relatives à des facteurs autres que la main-d'oeuvre, en vue d'accroître l'efficacité dans l'industrie portuaire.

La suite donnée à la résolution n° 66 dans divers pays

On trouvera ci-après un résumé des informations reçues de divers gouvernements sur la suite donnée dans leurs pays à la résolution n° 66.

Introduction (paragraphes 1-2)

En Australie, la loi de 1953 sur les travaux de manutention dans les ports a institué l'Administration australienne de la manutention dans les ports, qui a notamment pour fonctions de

déterminer les contingents de travailleurs à affecter à chaque port (c'est-à-dire le nombre de travailleurs nécessaires pour mener à bien les opérations de chargement et de déchargement), l'inscription des dockers, la gestion des bureaux de la main-d'oeuvre, l'affectation des dockers inscrits de façon que le travail soit équitablement réparti, la création de services médicaux et autres aménagements en vue du bien-être. Elle exerce également d'autres fonctions ayant pour objet d'éviter les retards dans les opérations de chargement et de déchargement et d'en améliorer l'efficacité.

Le gouvernement de l'Autriche signale que des efforts sont déployés dans les ports intérieurs autrichiens pour faciliter et accélérer la manutention des cargaisons. La législation générale du travail s'applique également aux dockers. Un accord collectif a été conclu le 25 avril 1951 entre la Chambre fédérale des associations industrielles (association des transports par eau) et l'Union des travailleurs du commerce, des transports et des communications. Cet accord collectif fait une distinction entre les travailleurs payés à la semaine (les dockers dits "titulaires") et les travailleurs occasionnels (ou à la "journée").

Le gouvernement du Canada estime possible que l'ouverture, en 1959, du canal du Saint-Laurent ait amené les parties en présence à considérer sous un jour nouveau les problèmes soulevés par la résolution, mais, jusqu'à présent, rien n'indique qu'il y ait eu un changement notable. Depuis la dernière session de la Commission des transports internes, il n'y a pas eu de litige ayant entraîné une cessation du travail.

Les suggestions contenues dans les résolutions n^{os} 66 et 70 sont largement appliquées en République fédérale d'Allemagne. Les organisations patronales et ouvrières sont autorisées par une loi du 3 août 1959 à créer des agences de placement spéciales connues sous le nom de "sociétés mixtes de gestion portuaire" (Gesamthafenbetrieb). Dans le paragraphe qui traite de la résolution n^{o} 70, de plus amples détails sont donnés sur cette loi.

En Inde, la nécessité d'améliorer l'organisation du travail et le rendement dans les ports est pleinement admise et diverses mesures telles que certains projets visant à remédier à la situation aléatoire de l'emploi, à l'introduction de la rétribution à la pièce et ayant trait aux efforts à déployer pour maintenir de bonnes relations professionnelles, etc. ont été adoptées en vue de parvenir à une rotation rapide des navires et d'améliorer en même temps les modalités et les conditions de travail des dockers.

Dans les ports italiens, la situation est très variable. Les mesures destinées à améliorer l'organisation du travail et le rendement devront donc varier pour s'adapter à la situation réelle. Il est souhaitable que soient adoptées des mesures permettant d'améliorer l'organisation du travail afin d'arriver à un accroissement du trafic maritime.

Dans les ports des Pays-Bas, les efforts nécessaires sont déployés pour introduire des méthodes de travail efficaces, la sécurité sociale et des mesures de sécurité permettant d'obtenir un accroissement de la productivité. Des améliorations intéressant les conditions de travail ont été réalisées à la suite d'accords conclus entre les employeurs et les travailleurs. La durée hebdomadaire du travail a été diminuée de 2 h 1/4 tandis que des règlements plus détaillés sur les horaires de travail étaient adoptés. De nouvelles méthodes de manutention des cargaisons sont appliquées, de nouveaux matériels sont achetés, la formation professionnelle est poussée et le sens des responsabilités des dockers est stimulé. En plus des dispositions légales, un nouvel accord collectif conforme aux lignes directrices de la résolution n° 66 a été conclu.

En Suède, beaucoup a déjà été fait et continue d'être fait pour améliorer les conditions de travail sur les quais. Certaines entreprises d'acconage se sont procuré des chariots adaptés au transport des marchandises en vrac, et notamment de la pâte à papier. Des chariots commencent également à être utilisés pour l'entreposage et l'arrimage dans les cales. Des méthodes de chargement des produits forestiers arrimés en faisceaux ont été expérimentées. Des essais sont également faits pour simplifier et faciliter la mise à quai grâce à des améliorations apportées à la construction des navires; la réalisation de tels projets est toutefois une oeuvre de longue haleine.

Le gouvernement de la Suisse signale dans sa réponse, tout comme le gouvernement autrichien, que certaines des suggestions contenues dans la résolution peuvent tout aussi bien s'appliquer aux ports fluviaux. Dans les ports de Bâle, 5 millions de tonnes de marchandises sont manutentionnées chaque année, et il est probable que ce chiffre augmentera encore. Par conséquent, une amélioration ultérieure du rendement résultant en une accélération de la rotation des navires serait la bienvenue dans ces ports. Dans la mesure où la situation le permet, les autorités compétentes, les employeurs et les dockers agissent dans le sens des propositions énoncées dans la résolution pour améliorer l'organisation du travail et le rendement.

Au Royaume-Uni, la responsabilité de la gestion des ports est autant que possible dévolue aux autorités portuaires, aux employeurs des ports et aux représentants de la main-d'oeuvre portuaire, qui agissent, chaque fois que c'est nécessaire, de concert avec les usagers des ports et les autres intéressés. Même dans le cas des ports nationalisés (environ un tiers de la capacité portuaire du Royaume-Uni), les pouvoirs du ministre des Transports et de l'Aviation civile sont limités aux directives de portée générale. Aucune directive n'a été publiée jusqu'à présent au sujet des ports. Dans ces conditions, le rôle du gouvernement se limite normalement à mener de temps en temps des enquêtes spéciales portant sur certains aspects des travaux portuaires qui sont considérés comme justifiant une enquête sur le plan national. Les enquêtes menées par la commission de l'efficacité dans les ports et par la commission Devlin en sont des exemples.

En U.R.S.S., de grands progrès ont été réalisés au cours de ces dernières années en matière d'amélioration de l'organisation du travail et d'utilisation du potentiel productif. Les opérations de chargement et de déchargement des navires et des chariots font appel à une mécanisation poussée et, dans de nombreuses opérations, tous les efforts manuels ont été supprimés. Des colloques sont régulièrement organisés pour expliquer le fonctionnement de ces nouvelles machines.

Relations professionnelles (paragraphes 3-16)

Le gouvernement australien déclare que, dans l'ensemble, l'emploi des dockers garde un caractère occasionnel; toutefois, l'emploi des dockers qui manutentionnent réellement les cargaisons a été régularisé conformément à la résolution n° 25. La loi de 1956-1957 sur les travaux de manutention dans les ports, les arrêtés promulgués par l'administration australienne de la manutention dans les ports conformément à cette loi, les rapports annuels de l'administration australienne de la manutention dans les ports et la sentence arbitrale concernant les dockers, rendue en 1960 par la commission sur la conciliation et l'arbitrage dans le Commonwealth conformément à la loi de 1904-1960 sur la conciliation et l'arbitrage, donnent des précisions sur le programme de régularisation et sur les modalités et conditions d'emploi de ces dockers.

Ces dispositions s'appliquent à ce qu'il est convenu d'appeler en Australie les "travailleurs portuaires", catégorie professionnelle dont sont exclus les pointeurs, employés de bureau, chefs d'équipe et autres employés des ports.

La mécanisation ne se fait pas sans préavis et les dockers bénéficient d'une aide leur permettant d'aller travailler dans d'autres ports ou de changer de travail. La mécanisation a gagné de plus en plus de terrain au cours de ces dernières années, mais le recrutement a été arrêté en 1957, ce qui a permis de soulager la main-d'oeuvre du fardeau qui pesait sur elle. Les contingents attribués aux ports se rajustent d'eux-mêmes par suite de "l'usure naturelle", départs en retraite, transfèrements à d'autres industries et interruption de l'embauche.

La sentence arbitrale concernant les dockers stipule que les travailleurs portuaires ne peuvent être employés dans des conditions entraînant une fatigue excessive et contient des clauses de garantie à cet effet (par exemple, limitation du poids que peut manutentionner un seul homme, détermination du nombre minimum de travailleurs pouvant être employés dans une cale).

La loi fait obligation à l'administration australienne de la manutention dans les ports de consulter les représentants des organisations ouvrières et patronales avant de faire usage, dans l'exercice de ses fonctions réglementaires, de ses pouvoirs en promulguant des arrêtés. Dans les ports de moindre importance, l'administration peut autoriser le recours à des travailleurs non inscrits ou occasionnels (par. 11 b)), mais seulement après avoir consulté les représentants des organisations patronales et ouvrières. En outre, une consultation ad hoc est prévue à l'échelon portuaire. Certaines des questions mentionnées dans le paragraphe 11 sont réglées par la commission sur la conciliation et l'arbitrage, qui entend auparavant, en séance publique, les représentants des organisations patronales et ouvrières.

Dans presque tous les ports de la République fédérale d'Allemagne, les dockers employés par la société mixte de gestion portuaire sont protégés par un accord collectif sur le salaire garanti.

En Inde, les commissions de la main-d'oeuvre des docks, composées de représentants du gouvernement central, des dockers, des employeurs des dockers et des compagnies de transport maritime, ont été constituées dans les ports principaux. Elles exercent diverses fonctions relatives à la mise en vigueur des régimes applicables aux dockers (réglementation du travail) et jouent un rôle important pour l'établissement de bonnes relations entre les employeurs et les employés.

Des régimes visant à remédier à l'aléatoire du travail existent depuis plusieurs années dans les ports de Calcutta, Bombay et Madras. Des projets analogues ont été élaborés pour les ports de Visakhapatnam et Cochin.

La loi de 1947 sur les différends professionnels stipule qu'une indemnité de licenciement doit être versée en cas de réduction de la main-d'oeuvre. En outre, les dockers inscrits à la réserve de main-d'oeuvre ne peuvent être licenciés que conformément à la procédure prescrite par ces régimes.

L'effectif des équipes et la charge que peut porter un travailleur ont été fixés de manière que les travailleurs ne soient pas surmenés.

En général, les dockers et leurs employeurs engagent des pourparlers au sujet de tout ce qui concerne le travail. Rares sont les affaires qui doivent être soumises à conciliation, arbitrage ou jugement. Au port de Calcutta, les deux syndicats reconnus des employés de l'administration portuaire ont récemment collaboré avec cette administration pour que la rotation des navires se fasse rapidement. Les deux associations d'acconiers et la conférence des transporteurs maritimes desservant des lignes régulières aident également de toutes les façons possibles les autorités portuaires à atteindre ce but. Les autorités portuaires de Visakhapatnam s'entretiennent avec la fédération des employeurs maritimes et les syndicats d'employés de toutes les affaires importantes qui ont trait à la main-d'oeuvre.

Les commissions de la main-d'oeuvre des docks sont qualifiées pour veiller à ce que les méthodes d'amélioration et d'organisation du travail et d'augmentation du rendement dans les ports soient déterminées par voie de négociations et de discussions.

A l'échelon national, une commission consultative tripartite des dockers conseille le gouvernement sur tous les problèmes que soulève l'application de la loi de 1948 sur les dockers (réglementation de l'emploi).

En ce qui concerne l'Italie, le principe énoncé dans le paragraphe 4 de la résolution, selon lequel la crainte du chômage est souvent à l'origine de la résistance opposée aux méthodes d'amélioration de l'organisation du travail et du rendement, ne s'est pas toujours révélé exact. Les améliorations techniques apportées aux travaux portuaires n'entraînent pas de renvois brusques ou draconiens. Les réductions de salaires, lorsqu'elles s'avèrent nécessaires, sont faites progressivement

et compte tenu des conséquences sociales qu'entraînent les améliorations techniques. En outre, bien que la réduction du travail et des salaires entraîne une réduction de la main-d'oeuvre et que les salaires aient ainsi tendance à rester stationnaires, cette réduction de la main-d'oeuvre se fait par "usure" naturelle, telle que les mises à la retraite et autres causes naturelles. Lorsqu'il s'avère nécessaire de rayer des dockers des registres (le cas ne s'est encore jamais produit), l'ordre suivant est observé : 1) les dockers qui demandent à être rayés des registres; 2) ceux qui ont été l'objet de mesures disciplinaires; 3) ceux qui ont le moins fait preuve d'assiduité; 4) ceux dont la situation économique est bonne; 5) les célibataires, les veufs sans enfants, etc.

Aux Pays-Bas, aucun risque de surmenage dû à un surcroît de travail n'est à craindre, étant donné qu'il est nécessaire d'obtenir une autorisation spéciale des autorités pour travailler en plus des heures normales fixées par la loi. L'utilisation aussi répandue que possible d'équipements mécaniques permet également d'éviter le surmenage. Les mécanismes nécessaires sont prévus pour que les parties intéressées puissent délibérer entre elles.

En Nouvelle-Zélande, l'ordonnance principale générale n° 156 du tribunal de l'industrie portuaire stipule que les employeurs ont le droit de mettre en service des équipements mécaniques conçus pour accélérer la manutention des cargaisons, à condition que les apparaux soient sûrs et que le syndicat ait été consulté au préalable au sujet des conditions d'utilisation et du nombre de travailleurs qu'il faut employer en liaison avec ces équipements mécaniques.

La mise en service d'équipements mécaniques dans les ports néo-zélandais n'a pas encore entraîné de radiations de travailleurs sur les registres, pas plus qu'il n'est prévu de radiations pour l'avenir. La production augmente et, malgré la mise en service d'équipements mécaniques, l'effectif des travailleurs portuaires inscrits sur les registres tend à augmenter.

Les ordonnances fixent l'effectif des équipes et prévoient le règlement des contestations pouvant s'élever à ce propos. Elles fixent aussi les charges limites pouvant être manutentionnées avec un chariot à main.

Aucun conseil paritaire de la productivité n'a été créé en Nouvelle-Zélande, mais le tribunal de l'industrie portuaire est chargé de veiller à ce que le plein emploi des travailleurs des ports soit assuré et qu'ils soient employés de façon satisfaisante, dans le but de faciliter la rotation rapide et économique des navires.

En Suisse, les conditions de travail et de rémunération dans les ports de Bâle sont réglées par un accord collectif. Aucune grève importante n'a été déclarée au cours des vingt dernières années. L'accord collectif a également favorisé l'accroissement de la productivité, problème qui retient l'attention des milieux intéressés. De bons résultats ont été obtenus, grâce à un système de placement approprié, en matière de régularisation de l'emploi des dockers. Une commission paritaire a été créée pour régler les conflits du travail et les recours à l'office de conciliation du canton de Bâle sont très rares.

Les principes énoncés dans cette section de la résolution n° 66 sont en général acceptés au Royaume-Uni, où les mécanismes de consultation et de négociation revêtent la forme d'un conseil paritaire national pour l'industrie des transports dans les ports, dont les statuts portent création d'une commission nationale de conciliation et de commissions paritaires portuaires composées de représentants locaux des syndicats et de l'Association nationale des travailleurs des ports. Elles s'attachent tout particulièrement à résoudre les difficultés sur le plan local, mais, en cas de désaccord, chacune des parties peut demander à la commission nationale de conciliation de nommer une commission pour examiner le différend. Lorsqu'un désaccord se manifeste au sein de cette dernière commission, l'affaire est renvoyée devant le conseil paritaire national. Aucun arrêt du travail ou lock-out ne peut intervenir sur place tant que la procédure de conciliation suit son concours. Les deux parties doivent accepter en dernier ressort les règlements intervenus grâce à ce mécanisme de conciliation.

Les attributions du conseil paritaire national lui permettent de connaître d'une grande variété de problèmes intéressant les rapports entre les travailleurs et leur direction. Le conseil peut également "exprimer des opinions au sujet de questions susceptibles d'avoir des répercussions sur l'industrie".

Le paragraphe 11 de la résolution est mis en pratique au Royaume-Uni par le régime de 1947 applicable aux dockers (réglementation de l'emploi), qui réglemente la présence aux appels, le recours à la main-d'oeuvre occasionnelle et les heures supplémentaires.

Règlement rapide des conflits ou des plaintes (paragraphes 12-13)

En Australie, des commissions de recours créées en vertu de la loi de 1904-1960 sur la conciliation et l'arbitrage ont été organisées dans chaque port pour régler les litiges et plaintes relevant de la sentence arbitrale. En outre, des inspecteurs nommés au titre de la loi sur les travaux de manutention dans les ports sont autorisés, lorsqu'ils en sont requis et que le litige porte sur une telle question, à exprimer un avis quant à la façon d'exécuter tel ou tel travail d'accon-age.

Au Danemark, tous les travaux effectués dans les ports sont soumis, lorsque les organisations le demandent, aux règles de la conciliation et de l'arbitrage, en vue du règlement définitif de tous les litiges. Ces dispositions s'ajoutant à un règlement aux termes duquel les paiements litigieux doivent être constitués en dépôt par l'employeur en attendant que le conflit ait été réglé par arbitrage, ont largement contribué à l'exécution du travail sans interruption tout en s'opposant aux arrêts de travail.

Il existe dans tous les ports importants de l'Inde des dispositions en vue de la réparation rapide des torts causés aux travailleurs. Dans la plupart des groupes qui ont adopté la "procédure sur les doléances", les plaintes déposées par les travailleurs sont réglées par les inspecteurs du travail, qui entendent les employeurs et les travailleurs, par des commissions du travail ou encore lors de réunions paritaires des dockers et de leurs employeurs. Les décisions des inspecteurs du travail engagent normalement les parties. Toutefois, la partie qui s'estime lésée peut interjeter appel auprès du président suppléant ou du président de la commission de la main-d'oeuvre des docks. En cas de litige grave, les représentants des travailleurs et des employeurs se réunissent à bref délai et s'efforcent d'aboutir à un règlement. Dans certains groupes les doléances des travailleurs sont soumises directement à la direction ou au département du personnel. Le gouvernement de l'Inde a d'autre part créé des organes chargés des relations professionnelles et composés d'un commissaire principal du travail, de commissaires régionaux du travail, de conciliateurs, etc. Ces organes interviennent lorsqu'il se produit dans quelque port ou quai que ce soit, un litige entre les travailleurs et leur direction.

En Italie, une réglementation détaillée préside à la solution des différends.

En Nouvelle-Zélande, des commissions paritaires de conciliation dans les ports se réunissent à bref délai pour prendre les mesures qu'elles estiment nécessaires à la prévention ou au règlement des conflits locaux du travail. Les litiges autres que ceux qui portent sur des faits ou sur le paiement des primes pour travaux salissants peuvent être soumis en appel, par l'une ou l'autre partie, au tribunal de l'industrie portuaire. Les commissions de conciliation dans les ports se réunissent à bref délai pour régler les conflits locaux.

Le gouvernement de l'U.R.S.S. indique que les conflits du travail sont généralement dus au fait que des représentants de l'administration ou certains travailleurs sont mal renseignés.

Les dispositions applicables au règlement des litiges ou plaintes sont conçues de manière à assurer aux travailleurs une protection aussi complète que possible de leurs droits ainsi qu'une réparation en cas d'empiètement sur ces droits. Les conflits du travail sont soumis à des commissions d'arbitrage ou, en appel, aux comités syndicaux locaux et d'usine et aux tribunaux populaires.

Les commissions d'arbitrage organisées à l'échelon de l'entreprise connaissent obligatoirement des affaires en première instance. Elles sont composées, à parts égales, de représentants des comités syndicaux locaux et d'usine et de représentants de l'administration. Les décisions doivent être prises à l'unanimité.

Les dispositions applicables à la procédure sont ainsi conçues qu'elles assurent le maximum de célérité. Aucun droit ou taxe n'est dû. Les syndicats participent directement au règlement des litiges et les travailleurs peuvent faire appel au service juridique gratuit de ces syndicats.

Discipline (paragraphe 14)

L'administration australienne des travaux de manutention dans les ports est habilitée à suspendre ou à rayer des registres, après enquête, tout travailleur portuaire. Celui-ci peut interjeter appel auprès de la commission de conciliation et d'arbitrage. L'administration peut également poursuivre les employeurs devant le tribunal fédéral du travail.

En Inde, les régimes élaborés en 1956 pour les ports de Calcutta, Bombay et Madras et amendés ultérieurement prévoient une procédure minutieuse en cas de mesures disciplinaires à prendre contre des travailleurs coupables d'infractions au

règlement ou de mauvaise conduite. La décision est prise par les inspecteurs du travail, mais les travailleurs peuvent interjeter appel auprès du président ou du président suppléant des commissions de la main-d'oeuvre des docks. Des sanctions peuvent également être prises contre les employeurs.

En Nouvelle-Zélande, dans chaque port, des règlements acceptés par les organisations patronales et ouvrières et ratifiés par la commission portuaire de conciliation prévoient des sanctions (susceptibles d'appel) en cas d'absence à l'appel d'embauche, etc. et en cas de mauvaise conduite. Aucune sanction spécifique à l'égard des employeurs n'est prévue, mais l'employeur en défaut peut être requis de satisfaire à la demande du syndicat en versement du salaire non perçu.

En Espagne, le règlement national des travaux portuaires (ordonnance du 14 mars 1947) contient plusieurs paragraphes relatifs aux manquements à la discipline et à leur sanction.

Au Royaume-Uni, dans le cadre du régime de la main-d'oeuvre portuaire, les questions disciplinaires intéressant les travailleurs relèvent des comités paritaires locaux. Le régime définit la procédure, prévoit diverses sanctions et aménage un recours à un tribunal d'appel composé de personnes désignées par la commission paritaire locale du conseil paritaire national, mais qui ne font pas partie du comité local. Tout employeur ne satisfaisant pas aux obligations qui découlent du régime peut être informé par le comité national ou pour son compte que son nom a été rayé du registre des employeurs. Si cette décision est entérinée, il peut interjeter appel auprès du comité national qui doit alors en référer au ministre, celui-ci décidant des suites à y donner.

En U.R.S.S., la discipline du travail est fondée sur la conscience qu'ont les ouvriers de leurs obligations. La discipline est surtout améliorée grâce à des systèmes de stimulation au rendement. Il se produit de temps en temps des cas d'infraction à la discipline; les sanctions disciplinaires prises par l'administration contre les contrevenants consistent en blâmes plus ou moins sévères.

La position du contremaître (paragraphe 15)

En Australie, toutes les parties intéressées reconnaissant au chef d'équipe et au délégué ouvrier la qualité de porte-parole des travailleurs.

En Inde, le contremaître est rémunéré d'après un barème plus élevé. En général, toutes les instructions sont données par son intermédiaire.

En Italie, la main-d'oeuvre de chaque port est répartie en sections, équipes et groupes. Le chef d'équipe est nommé par l'Office du travail du port sur proposition du "consul" à la main-d'oeuvre (console), tandis que le chef de groupe est nommé par ce "consul". Les chefs d'équipe et de groupe sont nommés pour une période de deux ans. Ils peuvent être relevés de leurs fonctions en cas de faute. Les chefs d'équipe sont responsables des travaux qu'ils dirigent.

En U.R.S.S., le chef d'équipe organise le travail à l'échelon intermédiaire, il veille au rendement et à la sécurité du travail. Il jouit de l'autorité nécessaire définie dans la réglementation du travail, et sa rémunération est calculée en conséquence.

Communications (paragraphe 16)

En Australie, le syndicat et, si l'importance de l'affaire le justifie, ses adhérents dockers sont tenus au courant de l'évolution des événements et des ordonnances qui sont promulguées de temps en temps par l'autorité professionnelle australienne des travaux de manutention dans les ports.

En Inde, toutes les décisions importantes concernant les conditions de travail, les méthodes de travail, etc., sont communiquées aux dockers par affiches, par haut-parleur, lorsqu'il s'agit de modalités importantes, par feuilles volantes distribuées lors de l'appel, etc.

Dans de nombreux ports néo-zélandais, les nouveaux venus reçoivent un petit opuscule qui explique les modalités et conditions d'emploi et leur rappelle la nécessité de faire preuve de prudence pour éviter les accidents. Des renseignements leur sont fournis au sujet de leurs responsabilités et obligations. Les membres de la commission de l'industrie portuaire expliquent aux nouveaux venus le système d'embauche du bureau, le système de paiement centralisé des salaires et le principe des primes de rendement ou du système coopératif d'embauche sous contrat.

Les adhérents des syndicats portuaires sont tenus au courant de tout ce qui concerne les conditions de leur engagement par des circulaires que les organisations ouvrières nationales envoient aux syndicats portuaires, et par des circulaires de

la commission de l'industrie portuaire qui leur font part des primes dues aux travailleurs au titre du système coopératif d'embauche sous contrat ou du système des primes de rendement.

Les syndicats portuaires sont autorisés à organiser chaque mois, entre 8 heures et 10 heures, une réunion de leurs adhérents.

Dans un certain nombre de ports du Royaume-Uni, les services du conseil national de la main-d'oeuvre portuaire font paraître des bulletins tous les trimestres ou à des intervalles plus rapprochés.

Affectation de la main-d'oeuvre (paragraphes 17-19)

Le régime australien de régularisation de l'emploi prévoit que l'affectation de la main-d'oeuvre doit s'effectuer par roulement et selon des systèmes qui varient de port à port, mais qui ont tous pour objectif d'assurer une juste répartition des possibilités de travail. Lorsque la main-d'oeuvre est rare, les contingents sont affectés aux employeurs selon un système de priorité établi au préalable.

En Autriche, les dockers sont embauchés par la direction des entreprises, d'accord avec le conseiller d'entreprise (Betrichsrat). Les dockers permanents bénéficient d'un salaire garanti même en cas de réduction temporaire ou d'arrêt des travaux. Les entreprises qui embauchent des travailleurs à la journée doivent les avertir à la fin de la journée si l'embauche sera reconduite le lendemain. En cas d'avarie, qu'elle survienne au lieu de travail normal ou ailleurs et quels que soient la saison, le jour et l'heure (même de nuit), les dockers doivent se présenter en nombre suffisant, ce nombre étant fixé par la direction de l'entreprise en accord avec les délégués ouvriers.

Les équipes sont constituées selon le genre de marchandises à manutentionner et selon la nature du travail, leur effectif étant fixé par accord entre la direction et les délégués ouvriers.

La République fédérale d'Allemagne signale dans sa réponse que les fluctuations de l'emploi dans les ports rendent nécessaire la constitution d'une réserve de main-d'oeuvre à laquelle les sociétés peuvent faire appel en cas de besoin. Elles s'adressent alors à la société mixte de gestion portuaire dont il a déjà été question, celle-ci ayant naturellement l'obligation de maintenir ses effectifs à un niveau suffisant. D'un autre côté, les sociétés mixtes de gestion portuaire ne peuvent,

si elles veulent occuper leurs travailleurs en permanence, permettre que leur nombre soit trop élevé; c'est pour cette raison que ces sociétés délivrent des "cartes de travail" aux travailleurs qu'elles emploient. Ces cartes jouent un rôle utile lorsqu'il y a surcroît de main-d'oeuvre et que le problème de l'emploi des personnes qualifiées et en bonne santé se pose de manière particulièrement critique. Depuis les années vingt-cinq, les emplois ne sont plus répartis arbitrairement, mais d'après un système de numérotation qui a permis de supprimer en grande partie les injustices dans la répartition du travail.

En Inde, les systèmes organisés dans les ports de Calcutta, Bombay et Madras, pour remédier à l'aléatoire du travail ainsi que les projets récemment élaborés pour les ports de Visakhapatnam et Cochin stipulent que tous les travailleurs, qu'ils soient employés en permanence ou à la journée, doivent être inscrits sur les registres. Les employeurs peuvent embaucher autant de ces travailleurs inscrits qu'ils sont disposés à en employer sur une base permanente. Les travailleurs à la journée inscrits reçoivent du travail selon un roulement strict, par l'intermédiaire du bureau central d'inscription ou des salles d'appel qui ont été construites dans les trois ports principaux.

En Italie, l'effectif des dockers est proportionnel aux besoins de chaque port.

Aux Pays-Bas, les associations de transporteurs maritimes d'Amsterdam et de Rotterdam ont créé une réserve de journaliers. La direction de cette réserve contrôle strictement l'affectation des dockers; le nombre maximum de travailleurs à affecter à chaque compagnie a été précisé. Pour leur part, les dockers peuvent exprimer leur préférence pour tel ou tel employeur. Les dockers inscrits à la réserve forment la main-d'oeuvre permanente et touchent un gage en espèces lorsqu'ils ne sont pas embauchés. Une prime de présence leur est également versée lorsqu'ils se présentent par deux fois à l'appel sans pouvoir obtenir de travail. Au cours de ces dernières années, la situation sur le marché du travail a été telle qu'il n'y avait aucun licenciement massif à craindre. Au contraire, c'est le recrutement des dockers qui pose maintenant le problème le plus grave.

En Nouvelle-Zélande, les dockers sont embauchés par la commission de l'industrie portuaire agissant dans chaque port, par l'intermédiaire d'un bureau central d'embauche. Le règlement du bureau prévoit que les possibilités de travail doivent être les mêmes pour tous les travailleurs de catégorie "A". Les travailleurs de catégorie "B", dont le nombre est très faible, ont tous droit à un travail égal, calculé sur une base moins

favorable que pour les travailleurs de catégorie "A". En principe, les travailleurs ayant effectué le moins d'heures de travail se voient attribuer le premier travail disponible. Mais il est fait exception à ce principe lorsque, dans un certain port et pour une semaine donnée, il est à prévoir que le gage de garantie devra être payé. Dans l'attribution du travail, le gage de garantie comporte un droit de priorité, la commission s'efforçant d'assurer à tous les travailleurs un travail suffisant pour que cette garantie soit atteinte avant d'appliquer le principe de l'égalité dans les possibilités de travail.

L'employeur n'a pas le droit de choisir des travailleurs pour ses navires. Conformément à leur règlement, les bureaux s'efforcent d'affecter les travailleurs aux travaux auxquels ils sont le mieux adaptés.

En Suisse, les entreprises de manutention de Bâle emploient en permanence un certain nombre de dockers. Lorsqu'il faut faire appel à des dockers supplémentaires, ceux-ci sont embauchés par l'office cantonal du travail.

Au Royaume-Uni, le conseil national de la main-d'oeuvre portuaire est chargé de répartir les dockers entre les différents employeurs; il s'efforce : 1) dans toute la mesure du possible d'affecter les travailleurs aux employeurs dont ils ont l'habitude et dont ils connaissent le travail et les cargaisons; 2) d'agir en qualité d'agent de l'employeur sauf lorsque celui-ci ou son représentant est présent à l'appel et choisit lui-même les travailleurs. En général, les employeurs se chargent eux-mêmes de l'embauche de la main-d'oeuvre.

En U.R.S.S., l'embauche et l'affectation de la main-d'oeuvre relèvent de bureaux spéciaux. Les dockers sont employés sur une base permanente et non pas saisonnière. Dans les ports fermés en hiver, les dockers sont affectés à d'autres travaux ou, s'ils sont d'accord, ils peuvent être envoyés dans des ports qui restent ouverts toute l'année. Dans ce cas, tous les frais encourus lors du déménagement et de l'installation sont à la charge de l'administration, une indemnité journalière étant également payée.

Disponibilités en main-d'oeuvre (paragraphes 20-22)[1]

En Australie, où l'administration des travaux de manutention dans les ports centralise l'embauche, les appels n'ont lieu qu'une fois par jour. Dans maints ports importants, les possibilités d'embauche sont signalées dans la presse et par la radio,

---

[1] Voir aussi à la section C ci-après le même problème dans le contexte de la résolution n° 70.

ce qui évite aux dockers de se présenter au bureau. De plus, dans de nombreux ports, les travailleurs qui ont fini une certaine tâche sont immédiatement transférés à un autre travail.

L'emploi de travailleurs non inscrits est limité aux périodes soudaines de trafic intense qui ne justifient pas une augmentation de la main-d'oeuvre inscrite, et au cas où aucun travailleur inscrit n'est disponible et prêt à accepter le travail.

En Inde, le travail est attribué aux dockers par des bureaux centraux d'inscription grâce auxquels ces affectations se font dans les moindres délais possibles. Les heures d'appel ont été aménagées de manière à réduire les délais et à éviter aux dockers de se présenter inutilement aux appels. Dans la mesure du possible, il n'est pas fait appel à de la main-d'oeuvre étrangère aux docks.

En Italie, les dockers titulaires doivent se trouver en permanence au port et sont ainsi disponibles à tout moment. En outre, ils doivent accepter du travail de tous ceux qui le leur demandent. Les dockers occasionnels ne sont embauchés qu'en période de trafic intense et à condition qu'aucun docker permanent ne soit disponible.

En Nouvelle-Zélande, les heures d'appel sont fixées pour chaque port, l'appel ayant généralement lieu entre 8 heures et 10 heures, du lundi au vendredi; la main-d'oeuvre nécessaire pour le samedi et le dimanche est embauchée le vendredi. Tous les dockers régulièrement inscrits sont tenus de se présenter à l'appel. Dans certains des ports de moindre importance, il est parfois possible de les prévenir de ne pas se présenter au lieu d'embauche le ou les jours suivants. Une fois que tous les travailleurs inscrits ont obtenu du travail, il est possible de faire appel aux travailleurs non inscrits, y compris les hommes d'équipage des navires.

Au Royaume-Uni, il est normalement prévu que les travailleurs doivent se présenter 11 fois par semaine à l'appel pour être choisis par les employeurs ou pour recevoir une affectation du comité local.

Périodes de travail (paragraphes 23-25)

En Australie, le droit autant que la pratique sont conformes à ces paragraphes.

En Autriche, la durée hebdomadaire du travail est normalement de 45 heures. La répartition de ces heures de travail sur les jours ouvrables est fixée par la direction de l'entreprise agissant en accord avec les délégués ouvriers et conformément à la réglementation générale.

En République fédérale d'Allemagne, les travailleurs des ports ne sont généralement pas payés à l'heure, mais par poste. Le salaire prescrit doit être versé à la fin de chaque poste quelle que soit la durée totale d'occupation des travailleurs.

Dans les principaux ports de l'Inde, le travail s'effectue en trois postes. Aucun travailleur n'est normalement tenu de faire deux postes consécutifs à moins qu'il n'y ait un surcroît soudain de trafic ou un cas d'urgence.

En Italie, les heures de travail sont fixées par l'administration de la main d'oeuvre portuaire agissant de concert avec la commission de la main-d'oeuvre portuaire afin de tirer avantage au maximum de la lumière du jour. En cas de nécessité, il peut être dérogé à l'horaire de travail normal. Le travail en trois postes est également prévu.

En ce qui concerne les Pays-Bas, la durée hebdomadaire du travail a été diminuée de deux heures et quart dans le cadre des améliorations apportées aux conditions de travail sur les quais.

En Nouvelle-Zélande, dans les ports de Wesport et Greymouth sur la côte ouest, où il s'agit surtout de charger du charbon, le travail s'effectue en deux postes. Lorsqu'il n'y a pas assez de main-d'oeuvre pour le deuxième poste, les dockers du premier poste poursuivent le travail jusqu'à ce que le chargement du navire soit terminé ou jusqu'à 11 heures. Les heures supplémentaires sont rétribuées à part. Le dimanche et les jours de fête, le travail est effectué par des volontaires; il se borne généralement à la manutention du courrier, des bagages, des voitures appartenant aux passagers, du bétail sur pied ainsi qu'au nettoyage et à la remise en état des cales.

En Suisse, la durée du travail est réglée par le contrat collectif. Le travail se fait généralement par postes.

Dans certains ports du Royaume-Uni, des "règles de continuité" sont appliquées avec l'accord des parties intéressées. Aux termes de ces règles, les travailleurs ont le droit et l'obligation de terminer le travail pour lequel ils ont été embauchés.

En U.R.S.S., le travail par postes se poursuit sans interruption.

Heures supplémentaires (paragraphe 26)

En Autriche, les heures supplémentaires qui doivent être effectuées en dehors de la durée normale du travail quotidien sont déterminées, d'accord entre la direction et les délégués ouvriers, par cas d'espèce. Elles ne peuvent dépasser le nombre de huit heures par semaine. La rétribution des heures supplémentaires fait l'objet de dispositions très détaillées.

Dans les ports de l'Inde, il paraît impossible pour l'instant de mettre en pratique la recommandation selon laquelle le jour de congé hebdomadaire doit être chômé. En effet, les ports sont en activité d'un bout de l'année à l'autre pour éviter les embouteillages et assurer aux navires une rotation rapide. Les travailleurs bénéficient d'un jour de congé hebdomadaire après six jours de travail consécutifs; ceux qui travaillent le jour de leur congé hebdomadaire sont rétribués selon le tarif applicable aux heures supplémentaires. Les conditions dans lesquelles les heures supplémentaires doivent être effectuées par les travailleurs ont généralement été arrêtés de concert avec les représentants des travailleurs.

En Nouvelle-Zélande, bien que les travailleurs soient censés faire des heures supplémentaires, en nombre raisonnable, il appartient à tout travailleur désireux de ne pas en faire tel ou tel jour de le déclarer. Cette clause ne peut être invoquée que pour des cas d'espèce et n'accorde pas aux travailleurs le droit de refuser collectivement de faire des heures supplémentaires.

En Suisse, il ne peut être effectué d'heures supplémentaires qu'en cas d'urgence.

Au Royaume-Uni, le régime de la main-d'oeuvre portuaire ne contient aucune disposition spéciale quant aux heures supplémentaires, mais il est prévu que tout travailleur doit en faire en quantité raisonnable pour son cas particulier. Les obligations découlant pour les dockers de cette clause ont suscité des controverses, mais dans de nombreuses zones, des accords professionnels ont été conclus à ce titre. Dans d'autres cas, il est entendu qu'en fin de semaine les heures supplémentaires doivent être effectuées volontairement.

En U.R.S.S., les heures supplémentaires sont strictement réglementées et ne peuvent être effectuées qu'en accord avec le syndicat intéressé. Tout travail effectué, conformément aux instructions de l'administration, en plus de la durée normale d'emploi est considéré comme heures supplémentaires. Nul n'a le droit de faire plus de 120 heures supplémentaires par an ou plus de 4 heures supplémentaires deux jours de suite.

Temps improductifs (paragraphes 27-30)

En Australie, l'administration des travaux de manutention dans les ports est chargée, en général, d'améliorer la rapidité et l'efficacité des travaux d'acconage et, plus particulièrement, d'étudier la cause des retards subis dans l'exécution de ces travaux.

A cet effet, les travailleurs des ports sont régulièrement déplacés d'un travail à l'autre et d'un port à l'autre. Les pratiques nuisibles signalées dans a); b) et c) du paragraphe 30 n'existent pas en Australie.

En République fédérale d'Allemagne, les travailleurs des différentes entreprises portuaires doivent permuter des unes aux autres lorsqu'il s'agit, pour ces entreprises, d'éviter les temps improductifs et d'assurer une collaboration efficace.

En Inde, avec l'adoption du système de rémunération aux pièces à Calcutta, Bombay et Madras, les causes des temps improductifs ont été en grande partie supprimées. De même, les agents maritimes, les acconiers et les autorités étudient attentivement le problème que pose la planification de la manutention et de la remise des cargaisons aux destinataires de manière à atténuer les retards.

La mobilité de la main-d'oeuvre est assurée. Toutefois, une telle interchangeabilité n'est pas nécessaire entre les emplois du quai et les travaux à bord du navire, car les employeurs ne sont pas les mêmes.

Alors que les systèmes visant à remédier à l'aléatoire du travail prévoient une procédure particulière pour compléter les équipes en cas d'absences, les syndicats sont généralement hostiles à toute réduction de l'effectif des équipes.

Les malversations ont disparu avec la mise en vigueur de régimes de réglementation de l'emploi. La plupart des travailleurs portuaires bénéficient maintenant de ces régimes et les embaucheurs ne jouent plus aucun rôle sauf dans les petits ports où la main-d'oeuvre, encore et surtout occasionnelle, est engagée par eux.

En Italie, les dockers affectés à certaines opérations peuvent difficilement, pour des motifs techniques, psychologiques et économiques, être chargés d'autres travaux. En fait, les dockers sont groupés en sections selon le genre de travail qu'ils effectuent et les mutations d'une section à l'autre sont extrêmement rares.

En Nouvelle-Zélande, ainsi qu'il ressort des statistiques, les temps improductifs ont progressivement augmenté au cours des dernières années.

Dans certains ports on tend depuis quelques années à autoriser la main-d'oeuvre à finir son travail avant l'heure, ainsi qu'à tolérer les permutations non autorisées et l'absentéisme. Le tribunal de l'industrie portuaire a ordonné que les systèmes actuels de prime de rendement soient modifiés et qu'ils soient conçus de telle façon que les travailleurs soient vraiment encouragés à diminuer les retards.

L'augmentation des temps improductifs dans les ports n'est pas uniquement le fait de la main-d'oeuvre, certains retards étant dus aux cargaisons qu'il faut attendre et au matériel de chargement et de déchargement. Il appartient aux directions de veiller à ce que le travail soit planifié pour diminuer les retards de ce genre.

Les pratiques nuisibles dont il est question dans le paragraphe 30 n'existent pas en Nouvelle-Zélande.

En U.R.S.S., des dispositions administratives d'ordre interne prévoient le plein emploi des heures de travail et fixent les responsabilités de l'administration en matière d'exécution convenable et rationnelle du travail.

Techniques de l'étude du travail (paragraphe 31)

Il appartient à l'administration australienne des travaux de manutention dans les ports d'inciter les employeurs à appliquer des méthodes et pratiques permettant d'améliorer la rapidité, la sécurité et l'efficacité des travaux d'acconage.

En Inde, par suite de l'hostilité manifestée par les travailleurs qui craignent de perdre leur emploi, la manutention des cargaisons ne peut être mécanisée dans une mesure suffisante pour justifier l'emploi des techniques de l'étude du travail.

En Nouvelle-Zélande, il n'a pas été fait usage jusqu'à présent des techniques de l'étude du travail dans les ports. Les compagnies de transport maritime ont toutefois mis en service et utilisent de plus en plus les conteneurs et les palettes.

En Suisse, les entreprises de manutention appliquent des mesures de rationalisation à la manutention des cargaisons.

Le gouvernement du Royaume-Uni signale que les entreprises portuaires se préoccupent de plus en plus de l'application des techniques de l'étude du travail aux ports.

En U.R.S.S., les techniques de l'étude du travail sont fondées sur la planification et l'étude des postes de travail. Grâce à des procédés techniques types, la manutention des cargaisons est entièrement mécanisée et s'effectue de la façon la plus efficace. Ces procédés sont mis sur pied après étude de la main-d'oeuvre et des machines.

La rémunération au rendement (paragraphes 32-33)

Les systèmes de rémunération au rendement, rares dans l'industrie australienne, n'ont pas encore été appliqués à l'acconage. Les travailleurs sont hostiles à de tels systèmes.

Le contrat collectif en vigueur en Australie prévoit qu'en cas de rémunération aux pièces, des conventions distinctes doivent être élaborées par les entreprises et les conseillers du travail. En aucun cas, le salaire calculé aux pièces ne peut être inférieur au salaire minimum hebdomadaire ou journalier. Les accords de rémunération aux pièces font une distinction entre les heures de travail normales et les heures supplémentaires. Les barèmes de rémunération aux pièces peuvent être modifiés en cours de validité d'un accord, mais uniquement en cas de mise en service d'outillages ou autres dispositifs facilitant le travail. Toute période de désoeuvrement enregistrée pendant la durée du travail rémunéré aux pièces est considérée comme temps de travail si ce désoeuvrement n'est pas le fait des travailleurs.

Au Danemark, le travail effectué dans les ports est normalement rémunéré aux pièces. Toutefois, étant donné que depuis 1939 il existe un processus d'adaptation des salaires au coût de la vie, ce système de stimulation a beaucoup perdu de son efficacité. Récemment, les organisations se sont cependant mises d'accord sur le principe de la transformation de ce supplément horaire en un pourcentage d'augmentation des barèmes de rémunération aux pièces, modification qui devrait entraîner une amélioration de l'efficacité.

En Inde, des systèmes de rémunération au rendement ont été mis en vigueur à Bombay, Calcutta et Madras. Ils prévoient un certain salaire minimum garanti ainsi que des primes (représentant le double du barème normal), lorsque le travail effectué dépasse une certaine norme de rendement. Toute période de désoeuvrement qui n'est pas imputable aux travailleurs est rémunérée au taux horaire. Les normes de rendement ont été définies de concert avec les représentants des travailleurs.

L'une des conséquences de la mise en vigueur de la rémunération aux pièces fut que les dockers se mirent à surcharger les appareils et engins de levage pour augmenter leurs salaires, ce qui entraîna un accroissement des accidents. De leur côté, les systèmes de rémunération aux pièces ont eu pour résultat d'améliorer le rendement des travailleurs et la rotation des navires, en même temps que diminuait le nombre des plaintes déposées pour arrêt illégal du travail. Enfin, le système de rémunération aux pièces s'est traduit pour les travailleurs par des gains plus élevés pour un nombre de jours de travail relativement moins important.

En Italie, les dockers sont rémunérés d'après la quantité de travail fournie. Les tarifs applicables sont déterminés par l'administration de la main-d'oeuvre portuaire qui demande l'avis de la commission de la main-d'oeuvre portuaire. Les tarifs sont fixés de telle façon que chaque docker employé reçoive un salaire équitable. Toutefois, dans certains endroits où le trafic est limité, les tarifs seraient trop élevés s'ils étaient déterminés selon ce principe et entraîneraient ainsi une nouvelle diminution du trafic. Il existe donc un arrangement aux termes duquel les dockers des ports les plus importants versent une contribution permettant de porter à un niveau raisonnable le gain mensuel des dockers des ports à trafic limité.

Aux Pays-Bas, les employeurs et travailleurs ont engagé des pourparlers au sujet de la mise en vigueur d'un système de rémunération au rendement.

Le système coopératif d'embauche sous contrat qui existe depuis 1940 dans les ports néo-zélandais a incité les travailleurs à augmenter leur rendement et à améliorer la rotation des navires.

En Suisse, les salaires des dockers sont calculés en fonction de la quantité de marchandises manutentionnées. Un taux horaire minimum est garanti. Les taux de rémunération au rendement sont fixés par une commission paritaire. Les salaires sont calculés de façon telle que le travailleur touche une rémunération équitable même s'il n'est pas occupé tous les jours.

Au Royaume-Uni, la plupart des dockers sont rémunérés aux pièces, les barèmes étant fixés après négociations entre les employeurs et les syndicats. Les travailleurs payés aux pièces bénéficient du salaire horaire habituel garanti.

En U.R.S.S., la rémunération au rendement est de pratique courante. Elle est considérée comme un stimulant pour augmenter la productivité et le rendement. Les barèmes de salaires complexes, sont fondés sur une étude spéciale des conditions de travail, au vu des installations et matériels disponibles.

Formation professionnelle (paragraphe 34)

En Australie, des cours de spécialistes tels que les treuillistes et conducteurs d'équipements mécaniques sont régulièrement organisés.

Au Danemark, le Parlement a récemment voté une loi ayant trait à la formation professionnelle des travailleurs non spécialisés, loi qui prévoit le cadre et la base financière de la formation volontaire des travailleurs non spécialisés de toutes les branches professionnelles, sauf l'agriculture. Les organisations patronales et ouvrières auront à prendre l'initiative en matière d'élaboration des programmes de formation professionnelle.

En République fédérale d'Allemagne, de nombreuses activités portuaires sont classées dans la catégorie des travaux demandant une formation spécialisée au sein de l'entreprise et dans les écoles professionnelles; des cours d'apprentissage sont organisés à cet effet.

En Italie, les dockers reçoivent leur formation professionnelle pendant qu'ils travaillent en qualité de dockers "occasionnels". Des cours sont toutefois prévus pour les conducteurs de grues.

Aux Pays-Bas, une école technique moderne destinée au dockers a ouvert ses portes en 1949 à Rotterdam. A la date du 30 mars 1960, 378 élèves dockers suivaient ces cours. Des efforts sont déployés pour créer une école analogue à Amsterdam. A l'école de Rotterdam, la formation professionnelle dure de quatre à six années. A la fin de la troisième année, un diplôme de "docker adjoint" est délivré. Les deux années suivantes sont encore consacrées à la formation professionnelle et s'achèvent par la délivrance d'un diplôme de "compagnon". Ensuite, les pointeurs, conducteurs, etc., peuvent suivre des cours de perfectionnement. En outre, il existe des cours pour adultes et des cours du soir.

En Nouvelle-Zélande, bien qu'il n'existe pas de système général de formation professionnelle des dockers, des dispositions sont prises en vue de la formation des treuillistes et des préposés aux écoutilles. Le département de la marine marchande délivre des diplômes. Dans son rapport annuel pour 1958, la commission attire l'attention sur le fait qu'il est nécessaire de former les nouveaux venus aux travaux d'acconage, surtout dans le port de Wellington où la main-d'oeuvre se renouvelle d'une manière particulièrement rapide. Les employeurs ont mis sur pied un système modifié de formation professionnelle à l'usage des chefs d'équipe.

En Suède, de nombreuses et importantes entreprises d'acconage ont organisé, avec le soutien des organismes centraux, des cours de formation professionnelle.

Le gouvernement de la Suisse estime que les méthodes de travail sont plus simples dans les ports intérieurs et demandent une spécialisation moins poussée que dans les ports maritimes. Aussi n'a-t-il pas été jugé indispensable de donner une formation professionnelle spéciale à ceux qui exécutent des travaux manuels.

Au Royaume-Uni, le régime de la main-d'oeuvre portuaire confie au conseil national le soin d'assurer la formation professionnelle des dockers. Il a toutefois été difficile jusqu'à présent d'obtenir des entreprises l'accord nécessaire, tandis que, d'un autre côté, le recrutement sporadique nécessaire, la plupart du temps depuis 1957, représentait un obstacle supplémentaire.

Le conseil a cependant financé la formation de travailleurs spécialisés. Par suite de la diversité des matériels utilisés et des méthodes de travail appliquées, il est d'usage que des employeurs choisis à cet effet se chargent de la formation elle-même, le conseil réglant les dépenses.

Depuis un certain nombre d'années, le conseil national de la main-d'oeuvre portuaire organise, sur une échelle de plus en plus vaste, des conférences et des cours en fin de semaine. Il existe également une cinémathèque sur les travaux portuaires. Depuis 1953, l'Association nationale des employeurs des ports organise chaque année une série de stages destinés au personnel de surveillance qui peut ainsi approfondir ses connaissances professionnelles.

En U.R.S.S., la formation professionnelle est considérée comme une affaire de première importance. Il existe des cours individuels ou collectifs pour les dockers et nul n'est autorisé à travailler de son propre chef sans formation préliminaire en matière de techniques de sécurité. Des diplômes d'aptitude professionnelle sont délivrés aux dockers et les primes auxquelles ils donnent droit jouent le rôle de stimulant pour inciter les dockers à se soumettre à cette formation professionnelle.

Sécurité (paragraphe 35)

En Australie, l'amélioration de la sécurité en matière de travaux d'acconage relève de l'administration des travaux de manutention dans les ports qui ne cesse de se préoccuper de ce problème.

En République fédérale d'Allemagne, l'application des mesures de sécurité est contrôlée en permanence par les entreprises portuaires, les organismes professionnels et les autorités agissant en collaboration. L'importance qui s'attache à la prévention des accidents est sans cesse rappelée aux dockers. En ce qui concerne la protection contre les intempéries, il n'y a de difficultés que pour les dockers travaillant sur des navires qui ne sont pas amarrés à quai. A Hambourg, des mesures ont été récemment prises pour que des allèges couvertes soient affectées au transport de ces travailleurs.

L'Inde a ratifié et mis en vigueur la Convention n° 32 qui intéresse la protection contre les accidents des travailleurs employés au chargement et au déchargement des navires. Le gouvernement de l'Inde étudie un système au titre de la sécurité, de l'hygiène et du bien-être de tous les dockers. Des mesures sont prises pour créer des commissions de la sécurité dans les ports. Un film à durée de projection normale sur la "sécurité dans les travaux portuaires", ainsi qu'un certain nombre de courts métrages ayant trait aux divers aspects des travaux portuaires sont également en cours de réalisation.

En Italie, il existe dans chaque port des règlements spéciaux sur la sécurité, l'hygiène et le bien-être des dockers. Les autorités portuaires sont responsables de leur application.

En Nouvelle-Zélande, le contrôle de la sécurité dans les ports relève du département de la marine marchande qui a créé des commissions consultatives tripartites de la sécurité dans les ports. Des recommandations fondées sur les conclusions de ces commissions sont transmises à l'industrie.

En Espagne, les commissions de prévoyance et d'assistance sociale jouent un rôle actif en ce domaine.

En Suède, les entreprises d'acconage se préoccupent de plus en plus des questions de sécurité. La loi de 1949 sur la protection des travailleurs a trait à la collaboration entre employeurs et travailleurs à cet égard et prévoit la nomination de délégués à la sécurité. En 1959, il y avait 135 délégués à la sécurité attachés aux lieux de travail permanent des entreprises d'acconage et 219 délégués aux lieux de chargement et de déchargement non immatriculés. L'industrie de l'acconage compte actuellement 15 commissions de la sécurité.

En Suisse, une commission de la prévention des accidents a été créée en 1959. Sa tâche consiste à vérifier que les installations portuaires offrent la sécurité voulue et à proposer les modifications qu'elle estime nécessaire. En outre, deux ou trois dockers de chaque entreprise ont reçu une formation de secouriste.

Au Royaume-Uni, des dispositions relatives à la sécurité sur les quais sont contenues dans la réglementation de 1934 sur les quais, fondée également sur la Convention internationale du travail n° 32.

Un film sur la sécurité, destiné à créer chez les dockers un esprit favorable à cette question, est en cours de réalisation. Des affiches ayant pour sujet les risques courus sur les quais sont régulièrement apposées dans les zones de travail.

En U.R.S.S., la réglementation sur la sécurité est strictement régie par des normes officielles applicables aux ports maritimes et intérieurs. Dans chaque port se trouvent un certain nombre d'ingénieurs de la sécurité qui veillent à l'application des règlements et élaborent les mesures supplémentaires nécessaires. Un travail analogue est effectué par les syndicats.

Bien-être (paragraphe 36)

L'analyse ci-dessous des réponses envoyées par les gouvernements au sujet des aménagements en vue du bien-être mis à la disposition des dockers complète les renseignements, donnés dans la Section A ci-dessus, en ce qui concerne la résolution n° 52.

En République fédérale d'Allemagne, les dockers ont droit, aux termes d'un accord liant les organisations patronales et les syndicats, à une pension de retraire qui complète les allocations versées au titre des lois générales sur l'assurance sociale et qui représente une amélioration considérable par rapport aux allocations vieillesse. Toutes les installations portuaires sont complétées par un certain nombre de cantines gérées par des organismes paritaires.

En Nouvelle-Zélande, la plupart des quais sont desservis par les transports publics; dans certains cas isolés, les travailleurs sont acheminés vers les quais éloignés du lieu d'embauche. Il y a des cantines dans tous les ports néo-zélandais.

Des cliniques de premiers secours ont été installées dans les ports d'Auckland, de Lyttelton, de Wellington et de Dunedin. Dans d'autres ports, il existe des salles de premier secours convenablement équipées. La commission s'occupe également de donner une formation de secouriste à un nombre suffisant de travailleurs.

Le gouvernement de la Suisse indique que, conformément aux recommandations contenues dans la résolution n° 52, des aménagements en vue du bien-être sont mis en nombre suffisant à la disposition des dockers dans les ports de Bâle.

Mise en service d'équipements nouveaux (paragraphes 37-39)

Au Danemark et en République fédérale d'Allemagne ont été élaborées des règles qui régissent les rajustements nécessaires entre barèmes de rémunération aux pièces et effectifs des équipes en cas de mise en service de nouveaux matériels. La mécanisation accrue de la manutention des marchandises a eu pour effet une amélioration constante des conditions de travail des dockers.

En Inde, les travailleurs des ports disposent d'appareils mécaniques grâce auxquels la productivité est assurée sans surmenage. En ce qui concerne la manutention des marchandises dans les cales des navires, aucun appareil mécanique n'a été mis en service jusqu'à présent.

En Espagne, la mise en service de nouveaux matériels n'a pas créé de problèmes particuliers. Dans plusieurs ports, des mesures d'amélioration de la productivité ont été prises en collaboration entre le ministère des travaux publics et le ministère du travail. Des systèmes de stimulation du rendement ont été mis en vigueur et l'âge de la retraite a été abaissé. La mécanisation accrue dans les ports et l'application de méthodes modernes à la manutention des marchandises entraînent une réduction de la main-d'oeuvre portuaire. Cette réduction est toutefois compensée par l'augmentation du trafic au cours de ces dernières années.

Au Royaume-Uni, il existe une procédure appropriée prévoyant des consultations entre employeurs et travailleurs lorsque de nouveaux matériels et méthodes sont mis en service dans les ports.

Organisation des ports (paragraphes 40-46)

En Australie, divers organismes intéressés accordent une attention soutenue aux objectifs mentionnés dans les paragraphes 40 à 42. En certaines occasions, pendant les années d'après-guerre en particulier, la situation dans les ports était chaotique et le gouvernement australien est intervenu dans leur fonctionnement en créant des organismes tels que les commissions pour l'évacuation rapide des cargaisons. L'usage est conforme, en Australie, au paragraphe 44 de la résolution.

Au Danemark, en ce qui concerne le paragraphe 41 d) de la résolution, les heures de vacation de la douane sont, conformément à la nouvelle réglementation, les mêmes que les heures de travail des dockers.

En Inde, les commissions de travail tripartites des ports ont largement coordonné, à Bombay et à Calcutta, les activités des organismes intéressés aux problèmes de la manutention des cargaisons.

En Italie, la coordination des activités portuaires est du ressort de l'autorité maritime qui agit de concert avec les autres organismes d'Etat intéressés tels que les douanes et les chemins de fer, ainsi qu'avec les dockers et les entreprises d'acconage.

En Nouvelle-Zélande, il n'a pas été jugé nécessaire de créer un organisme de coordination du genre cité dans le paragraphe 42.

En Espagne, l'organisation des opérations de chargement et de déchargement, de même que toutes les activités exigeant l'utilisation de l'équipement portuaire, relèvent du directeur technique du port (ingénieur directeur du port). Les dockers sont répartis en deux groupes : dans le premier se trouvent les grutiers et conducteurs de matériels mécaniques qui sont employés en permanence par le comité des travaux et services des ports; le deuxième est formé de tous les travailleurs qui participent au chargement et au déchargement dont l'activité relève de la section des travaux portuaires du ministère du travail.

Dans les principaux ports du Royaume-Uni se trouvent des commissions de l'exploitation portuaire, composées de représentants de l'administration portuaire (qui fournit notamment le président et le secrétaire), des armateurs et de la main-d'oeuvre. D'autres intéressés, tels que les propriétaires privés de quais, les patrons d'acconage ou les patrons de factage, en font partie lorsqu'ils sont directement chargés de certaines activités particulières de l'exploitation portuaire.

Les commissions d'exploitation portuaire ont pour obligation de veiller à ce que les ressources en matière d'installations portuaires soient utilisées le plus efficacement possible, d'assurer l'utilisation rationnelle de la main-d'oeuvre portuaire et de tenir la commission de l'efficacité dans les ports au courant de toutes les difficultés qui s'opposent au bon fonctionnement des ports et dont elles pourraient avoir connaissance.

Les attributions de la commission de l'efficacité dans les ports, agissant sur le plan national, sont les suivantes : "Etudier le fonctionnement des ports du Royaume-Uni, en particulier celui des ports de Londres et de Liverpool, et obtenir la coopération de tous les intéressés, y compris les administrations de la navigation et des transports intérieurs, pour assurer dans les ports un écoulement plus rapide des cargaisons à l'arrivée et au départ". La commission de l'efficacité dans les ports ne s'occupe pas des questions de main-d'oeuvre.

Il existe également une commission centrale des usagers des ports (composée des présidents de la Fédération des industries britanniques, de l'Association des chambres de commerce britanniques, de l'Association nationale des fabricants, de la Chambre des armateurs du Royaume-Uni et de l'Association des armateurs de bateaux à vapeur de Liverpool), ainsi que des commissions de l'exploitation portuaire chargées en particulier de dresser des statistiques qui permettent d'étudier les questions de productivité.

Assistance technique (paragraphe 46)

Il sera question, dans le Chapitre IX de ce rapport, de l'assistance technique en matière de transports.

En ce qui concerne plus particulièrement le paragraphe 45 de la résolution n° 66, l'un des gouvernements, celui du Royaume-Uni, a signalé qu'il coopère au programme d'assistance technique en offrant à des personnes venues de l'étranger des facilités pour acquérir au Royaume-Uni l'expérience des travaux portuaires. D'autre part, des experts se rendent à l'étranger pour servir de conseillers en matière d'amélioration et d'organisation des ports.

L'activité des organisations internationales

Les principaux événements qui se sont produits sur le plan international, depuis la dernière session de la Commission des transports internes, dans le domaine de la productivité et du rendement dans les ports, sont brièvement étudiés ci-dessous.

L'Agence de productivité européenne a organisé, en octobre 1957, à Copenhague, une session consacrée aux études faites par les syndicats internationaux sur la productivité dans les ports. Ces études, plus particulièrement axées sur les problèmes de main-d'oeuvre, ont permis d'élaborer un rapport final intéressant.

La Commission technique permanente des ports de l'Organisation des Etats américains a tenu, en juin 1959, sa deuxième réunion

à Montevideo. Parmi les résolutions adoptées[1] qui présentent de l'intérêt pour l'O.I.T., il y en a une qui a trait à la nécessité d'esquisser les obligations et responsabilités de la direction et de la main-d'oeuvre portuaires, et qui suggère que l'O.I.T. étende son programme en ce domaine pour y englober cette question. Une autre résolution recommande aux Etats membres de pousser à l'adoption de mesures destinées à encourager les autorités portuaires, les organes de direction des ports et la main-d'oeuvre portuaire à accepter les principes énoncés dans la résolution n° 66 de la Commission des transports internes de l'O.I.T. au sujet des méthodes d'amélioration de l'organisation du travail et du rendement dans les ports. Cette même résolution fait ressortir la nécessité de fournir aux travailleurs portuaires des aménagements satisfaisants en vue du bien-être, ainsi qu'il est expliqué dans le Chapitre XVI de la publication du B.I.T. sur "Sécurité et hygiène dans les travaux portuaires".

En 1957 également, l'Association internationale permanente des congrès de navigation tint son congrès à Londres. L'une des conclusions qui s'en dégagèrent, et qui intéresse les mesures à prendre pour rationaliser le transbordement des diverses marchandises, a trait à la nécessité d'instaurer, sur le plan international, un échange suivi de renseignements sur des problèmes communs. Le voeu a été émis que soit créée une commission internationale chargée d'étudier, en liaison avec d'autres organismes compétents, diverses questions techniques et les méthodes propres à susciter l'accord des dockers et de leurs employeurs au sujet des mesures destinées à améliorer la manutention des marchandises.

Il faut également mentionner les conférences organisées chaque année par l'Association internationale de coordination de la manutention (I.C.H.C.A.), dont la dernière session a eu lieu en septembre 1960 à Gênes. A l'ordre du jour de cette session figurait l'utilisation de matériels de manutention mécanique sur les quais et à bord des navires ainsi que celle de systèmes et de matériels de chargement, de transport maritime et de déchargement des voitures automobiles.

---

[1] Organisation des Etats américains : Document ES-CTPP - Doc. 5, novembre 1959.

C. LA REGULARISATION DE L'EMPLOI DES DOCKERS

L'objet des résolutions n^os 25 et 70

La résolution n° 70 adoptée lors de la sixième session de la Commission, en 1957, notait l'importance qu'attachait la Commission à la nécessité de pousser au maximum la régularisation de l'emploi des dockers, et exprimait l'espoir que des programmes seraient élaborés à cet effet.

Les renseignements fournis par les gouvernements au sujet des suites données à la résolution n° 70 doivent être envisagés en liaison avec la résolution n° 25[1], qu'elle évoque également, et qui pose les principes à observer pour "obtenir une plus grande régularité dans l'emploi des dockers". Trois sortes de mesures sont recommandées : celles qui tendent à favoriser la régularité de l'emploi en tant que telle, celles qui ont trait à la stabilisation de la rémunération et enfin celles qui intéressent les dispositions à prendre en vue de coordonner les systèmes de régularisation de l'emploi dans les différents ports et d'organiser une collaboration étroite permettant aux employeurs et aux travailleurs d'élaborer et de mettre en pratique de tels systèmes[2].

La suite donnée aux résolutions n^os 25 et 70 dans divers pays

Le gouvernement de l'Australie, conscient de la nécessité d'assurer au maximum la régularité de l'emploi des dockers, cautionne des systèmes d'inscription des dockers qui ont été créés en 1942 déjà dans les principaux ports. Le fonctionnement de ces systèmes a déjà été expliqué dans la section B de ce chapitre.

---

[1] Adoptée par la Commission des transports internes, en 1949, lors de sa troisième session, et portant à l'origine le numéro 1 des conclusions adoptées à cette session. Voir B.I.T., Bulletin officiel, 15 décembre 1949, vol. XXXII, n° 4, pp. 241-243.

[2] Voir aussi Section B du présent chapitre.

Depuis 1942, le gouvernement australien a fait procéder à trois enquêtes à ce sujet. La première recommandait qu'il fût remédié à l'aléatoire du travail, mais non pas que l'emploi fût rendu permanent; la seconde recommandait l'adoption de systèmes prévoyant l'emploi permanent sous une forme limitée; la troisième ne s'estimait pas fondée à déclarer que les problèmes de main-d'oeuvre posés à l'industrie de l'acconage pouvaient être résolus par un régime quelconque assurant la permanence de l'emploi.

Cependant, dans le cadre de l'emploi occasionnel, la situation des dockers a été grandement améliorée dans le régime australien (possibilités égales de travail, indemnité de présence, périodes minimales d'emploi, paiement des jours fériés et chômés, indemnité de maladie jusqu'à concurrence de 30 heures par an, congés annuels calculés au prorata de la durée du travail, avec un maximum de deux semaines par an). Le gouvernement australien est favorable au principe de l'emploi permanent des dockers et continue de s'occuper activement de ce problème. Toutefois, en l'état actuel de l'industrie, les parties n'ont pu trouver, au cours de leurs entretiens sur l'emploi permanent, de base commune de négociation.

Il existe dans chaque port du Chili une commission chargée de fixer l'effectif de la main-d'oeuvre des ports maritimes et lacustres. Dans chaque port, il y a un bureau d'embauche qui est autorisé à organiser, de concert avec les employeurs et les travailleurs, un système de roulement pour les dockers.

La République fédérale d'Allemagne indique que, dans le régime créé par une loi de 1950, les dockers qui ne peuvent être embauchés à titre régulier bénéficient néanmoins de toutes les dispositions d'ordre général de la législation sur le travail, telles que le salaire garanti, les congés, le préavis de licenciement, les avantages sociaux complémentaires, etc. Tout en s'efforçant de garantir la régularité d'emploi de leurs propres travailleurs, les sociétés mixtes de gestion portuaire décrites dans la section B de ce chapitre peuvent également exercer, grâce aux conventions liant la main-d'oeuvre et les directions, une certaine influence sur les conditions de travail (notamment la répartition du travail) des dockers employés en permanence par les diverses entreprises portuaires. Lorsque la main-d'oeuvre employée par la société mixte de gestion portuaire ne peut exécuter tout le travail qui se présente à un moment donné, la société demande aux bureaux de placement publics du personnel qu'elle affecte à certains postes.

En 1948 déjà, le gouvernement de l'Inde décrétait une loi sur les dockers (réglementation de l'emploi) principalement destinée à supprimer les inconvénients imposés aux dockers par le caractère occasionnel de leur emploi. Elle prévoyait la création, par le gouvernement central, de systèmes visant à remédier à l'aléatoire du travail; dans les ports principaux, ces systèmes devaient être organisés par le gouvernement central et, dans les autres, par les gouvernements des différents Etats. Elle prévoyait également l'inscription des dockers pour assurer une plus grande régularité de l'emploi, réglementer leur emploi et les conditions de travail et garantir aux dockers suffisamment d'occupation pour qu'ils puissent exécuter efficacement les travaux portuaires.

Les systèmes dont il est question ci-dessus ne s'appliquent qu'aux travailleurs employés par les entreprises de chargement et déchargement. Toutefois, dans les trois principaux ports, les autorités portuaires font plus ou moins appel à la main-d'oeuvre occasionnelle, celle-ci représentant ainsi une part considérable de la main-d'oeuvre totale. En 1955, une commission d'enquête recommandait que des systèmes tendant à diminuer l'aléatoire du travail fussent également établis à l'intention de la main-d'oeuvre employée par l'administration portuaire, afin de créer ainsi un climat satisfaisant parmi les travailleurs des acconiers et ceux de l'administration, qui doivent travailler côte à côte et dont les efforts communs et coordonnés assurent le rendement de la manutention et la rotation des navires. En conséquence, le gouvernement de l'Inde élabora des régimes pour les dockers non inscrits (réglementation de l'emploi) qui s'appliquent à diverses catégories de travailleurs. Ainsi, la totalité de la main-d'oeuvre affectée à la manutention des cargaisons est répartie en trois catégories :

a) main-d'oeuvre permanente;
b) main-d'oeuvre semi-permanente;
c) main-d'oeuvre occasionnelle inscrite.

En ce qui concerne l'emploi, les travailleurs qui appartiennent aux deux premières catégories bénéficient d'un droit de priorité, leurs effectifs étant complétés par des occasionnels inscrits chaque fois que le besoin s'en fait sentir. Il est possible de passer de l'une des catégories à une catégorie supérieure et les effectifs de chaque catégorie sont de temps en temps vérifiés afin de garantir qu'il y a des disponibilités suffisantes en main-d'oeuvre pour assurer une rotation efficace des navires. Cependant, les besoins totaux des ports n'ont pas été étudiés, pas plus d'ailleurs que les besoins en l'une quelconque de ces catégories par rapport aux deux autres. En général, le travail est attribué aux travailleurs occasionnels inscrits sur la base d'un roulement strictement organisé. La tenue de registres des travailleurs occasionnels n'est pas encore de pratique courante.

L'une des fonctions des commissions de la main-d'oeuvre des docks consiste à prendre des dispositions satisfaisantes en vue de la formation professionnelle et du bien-être des dockers; de telles mesures ont notamment été prises à Bombay et à Kandla.

Les commissions de la main-d'oeuvre des ports de Calcutta et de Bombay garantissent à leurs travailleurs réguliers un salaire minimum calculé sur 21 jours par mois. La main-d'oeuvre de l'administration et la main-d'oeuvre employées par les commissaires du port de Calcutta touchent des appointements mensuels fixes et des salaires calculés selon le tonnage manutentionné, compte tenu toutefois d'un salaire minimum garanti. La commission de la main-d'oeuvre des docks de Calcutta envisage un nouvel accroissement des obligations minimum garanties. Au port de Madras, où ont été mis en vigueur le 1er mars 1958 des systèmes de rémunération aux pièces, s'appliquent à la fois à la main-d'oeuvre des organismes de gestion portuaire et à celles des acconiers, les salaires sont fonction du rendement, compte tenu d'un salaire minimum garanti mensuel. Les régimes amendés visant à remédier à l'aléatoire du travail qui sont appliqués dans ces trois ports prévoient, outre le paiement d'un salaire minimum garanti équivalant à 12 jours de travail aux dockers inscrits à la masse de réserve, le versement de primes de présence et d'allocation de non-embauche.

Les dockers embauchés par les autorités portuaires de Kandla touchent un salaire calculé sur la totalité des jours ouvrables, quelles que soient la quantité et l'étendue du travail fourni.

Le fonctionnement de ces systèmes dans différents ports est soumis de temps en temps à une révision et des mesures sont adoptées pour uniformiser autant que possible les conditions de travail et d'emploi des dockers des différents ports.

Les commissions de la main-d'oeuvre des docks de Calcutta, Bombay, Madras, Cochin et Visakhapatnam sont composées en parties égales de représentants du gouvernement central, des dockers, des employeurs et des compagnies de transport maritime.

En Italie, l'emploi des dockers est régularisé conformément aux suggestions contenues dans la résolution. Le Code de la navigation accorde aux dockers inscrits le monopole des opérations portuaires. Une loi en date du 4 juin 1949 a porté création de la commission nationale des travaux portuaires, qui doit être consultée à propos de tous les problèmes d'ordre général intéressant les activités portuaires ainsi que le statut et la rémunération des dockers.

En Nouvelle-Zélande, la commission de l'industrie portuaire tient un registre des dockers dont l'effectif est fixé de temps à autre par les commissions d'arbitrage portuaires. Dans chaque port, c'est l'une de ces commissions qui est chargée de l'embauche des dockers. Les travailleurs non inscrits ne peuvent être employés que s'il y a manque de personnel inscrit. Les dockers inscrits qui, tout en observant les règlements, ne peuvent être occupés reçoivent une prime de présence. Chaque semaine, une certaine quantité de travail est garantie aux travailleurs et, si elle ne peut leur être fournie, ils touchent cependant leur rémunération, portée à un certain montant hebdomadaire, exception faite des primes de chargement et de rendement. Les travailleurs qui sont régulièrement occupés ou qui se présentent à l'embauche touchent chaque année une somme correspondant à deux semaines de congés payés.

Le gouvernement des Pays-Bas signale que les informations fournies lors de la sixième session n'ont subi aucune modification.

En Espagne, tous les dockers sont inscrits sur des registres, différents selon le genre d'obligations qui les lient. Ils peuvent être permanents, permanents affectés à un certain employeur, occasionnels, etc. Le passage d'une catégorie à l'autre est fonction de l'ancienneté et de la compétence professionnelle. Les services des travaux portuaires sont chargés des inscriptions. Afin d'être certaine que les dockers sont suffisamment nombreux pour exécuter efficacement les opérations portuaires et qu'une quantité raisonnable de travail leur est assurée, l'ordonnance promulguée le 26 décembre 1952 par le ministère du travail portait création de commissions spéciales chargées de déterminer ou de modifier les effectifs inscrits sur les registres. Le salaire des dockers est garanti par le versement d'une allocation de chômage en cas de réduction temporaire du trafic. Les dockers ne peuvent être licenciés, à moins qu'ils ne se rendent coupables d'une faute professionnelle grave. Dans ce cas, ils peuvent faire appel de la décision ordonnant leur radiation du registre.

En Suède, l'accord conclu en 1947 par les organisations patronales et la commission nationale du travail indique quelles lignes suivre pour assurer la coopération entre les entreprises portuaires et les services de placement en matière d'embauche des dockers. Cette coopération doit être adaptée à la situation particulière à chaque port. Elle a pour objet de rendre disponible le maximum de main-d'oeuvre en cas de besoin soudain et aussi de protéger les intérêts des travailleurs en assurant autant que possible la continuité de l'emploi. En conséquence, le travail offert aux dockers en dehors de leurs occupations normales doit l'être pour de brèves périodes ou être tel qu'il

puisse être interrompu facilement lorsqu'il y a du travail sur les quais; le lieu du travail ne doit pas se trouver à une distance telle que le travailleur ne puisse résider en ville. Lorsque la durée de l'emploi s'annonce suffisamment longue (saisonnière, par exemple) sur les quais, ou encore à la demande du travailleur lui-même, des emplois de remplacement de plus longue durée peuvent naturellement être offerts.

Au Royaume-Uni, les principes contenus dans la résolution sont déjà appliqués et tous les travailleurs dont les noms sont inscrits sur les registres du conseil national de la main-d'oeuvre portuaire, qu'il s'agisse de travailleurs permanents, temporaires ou saisonniers, en bénéficient. Il n'a pas été jugé nécessaire d'ouvrir des registres de travailleurs occasionnels pour faire face aux pointes de trafic dans les ports. A cet égard, le premier souci du conseil national de la main-d'oeuvre portuaire est de satisfaire aux besoins pendant les périodes de pointe en mutant des dockers inscrits dans le cadre d'accords de transfère (quotidien ou périodique), ainsi qu'il est expliqué dans la section B de ce rapport. Pour éviter certains préjugés selon lesquels l'utilisation de dockers occasionnels non inscrits serait contraire à l'esprit des systèmes visant à remédier à l'aléatoire du travail, un accord distinct stipule que ces travailleurs doivent bénéficier d'un certain minimum d'emploi garanti et d'une garantie de salaire correspondante. D'un autre côté, dans la situation actuelle, caractérisée par le plein emploi, la réserve de travailleurs aptes à faire ce travail et disposés à effectuer des travaux portuaires de courte durée, risquant ainsi de manquer un emploi plus permanent, est très limitée.

Le conseil national de la main-d'oeuvre portuaire exerce un contrôle général sur l'effectif de la main-d'oeuvre en réexaminant, deux fois par an normalement, l'effectif maximum autorisé. Le conseil s'est montré très désireux d'imposer le principe général selon lequel les effectifs portés sur les registres ne devaient pas être augmentés à titre permanent, si ce n'est pour faire face à des besoins prévisibles en main-d'oeuvre qui offrent des perspectives raisonnables d'emploi permanent.

En ce qui concerne l'Irlande du Nord, le gouvernement du Royaume-Uni indique que le système d'emploi occasionnel ou à la journée est toujours en vigueur, avec l'accord des employeurs et des organisations ouvrières intéressées. Une partie des travailleurs est employée sur une base hebdomadaire permanente tandis que, pour les travailleurs occasionnels, il existe un système de première et de seconde priorité fondé sur l'adhésion aux syndicats.

Le gouvernement de l'U.R.S.S. indique qu'il n'existe pas de chômage dans ce pays et que la main-d'oeuvre augmente d'année en année. Les travaux portuaires s'effectuent sur une base planifiée. L'effectif de la main-d'oeuvre est fixé selon la quantité de travail et la nature des cargaisons. La plupart des ports sont ouverts toute l'année. Dans les ports fermés en hiver, les dockers sont affectés à des travaux non portuaires ou, s'ils sont d'accord, ils sont mutés dans des ports qui restent ouverts toute l'année. Toutes les dépenses encourues en raison du déplacement ou de l'installation dans la nouvelle résidence sont à la charge de l'administration; une allocation journalière est également versée.

D. LA CONCURRENCE ENTRE LES PORTS

Lors de sa sixième session, la Commission des transports internes a adopté la résolution n° 71 par laquelle le Conseil d'administration du B.I.T. était invité à faire le nécessaire pour convoquer aussitôt que possible une conférence régionale tripartite des ports continentaux de la mer du Nord, en vue d'aboutir à un accord, sous quelque forme que ce soit, fixant les conditions minima d'emploi pour les dockers des ports en question.

La Commission avait adopté auparavant trois autres résolutions à ce propos, qui sont toutes mentionnées dans le libellé de la résolution résumée ci-dessous. La résolution n° 4, adoptée lors de la première session, faisait ressortir la nécessité d'éviter que les ports ne se fassent une concurrence déloyale ayant des effets néfastes sur la situation sociale et économique des travailleurs portuaires; la Commission y suggérait qu'une conférence sur les ports de la Manche et la mer du Nord fût convoquée. La résolution n° 48, adoptée lors de la quatrième session, demandait que le Bureau international du Travail procédat à une enquête sur les conditions d'emploi dans ces ports. La résolution n° 65, adoptée lors de la cinquième session, invitait le Conseil d'administration du B.I.T. à prendre des mesures afin de convoquer, en temps opportun, une conférence régionale tripartite des ports continentaux de la mer du Nord en vue d'aboutir à quelque accord régional établissant des conditions d'emploi minima pour les dockers des ports en question.

Le Conseil d'administration du B.I.T. étudia la résolution n° 71 lors de sa 138me session, en mars 1958. Dans son rapport, le Comité des commissions d'industrie avait recommandé, par 35 voix contre 27 et 6 abstentions, que le Conseil d'administration diffère la suite de son examen de l'opportunité de prendre des dispositions en vue de convoquer une conférence régionale tripartite des ports continentaux de la mer du Nord. Le Conseil d'administration adopta la recommandation du Comité, sous réserve de l'opinion divergente de deux membres gouvernementaux et des membres travailleurs, ainsi que de l'abstention d'un autre membre gouvernemental.

Une étude complète du problème que posent ces résolutions et des chances qui s'offrent de le résoudre grâce à une conférence régionale tripartite figure dans le rapport final soumis à la cinquième session de la Commission[1].

---

[1] B.I.T. Commission des transports internes, 5me session Rapport 1, point 1 c), Rapport général, Evénements et progrès récents dans les transports internes, B.I.T., Genève 1953, pp.128-132.

PARTIE II

L'ACTION DE L'O.I.T. DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS INTERNES

CHAPITRE III

DE LA SIXIEME A LA SEPTIEME SESSION DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS INTERNES

L'examen et la publication des travaux de la sixième session

La sixième session de la Commission des transports internes[1] s'est tenue à Hambourg (République fédérale d'Allemagne), du 11 au 22 mars 1957. Des 26 pays qui étaient à l'époque membres de la Commission, 24 se sont fait représenter, chacun par une délégation tripartite. Il s'agissait des pays ci-après : République fédérale d'Allemagne, Argentine, Australie, Autriche, Belgique, Brésil, Canada, Danemark, Egypte, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Inde, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pakistan, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suède et Suisse. Ils étaient représentés par 139 délégués, trois délégués suppléants et 56 conseillers techniques, soit au total 198 personnes. Trois Etats, Membres de l'Organisation mais non de la Commission, à savoir la République dominicaine, le Luxembourg et l'Union des Républiques socialistes soviétiques, avaient envoyé des délégations d'observateurs.

Des représentants des Nations Unies et de la Conférence européenne des ministres des Transports ont également participé aux travaux de la Commission, auxquels ont assisté aussi des observateurs représentant les organisations internationales non gouvernementales suivantes : l'Organisation internationale

---

[1] O.I.T., Commission des transports internes, Compte rendu sommaire de la sixième session (Hambourg, mars 1957), Genève, B.I.T., 1958, document ronéographié. Voir aussi B.I.T., Bulletin officiel, Vol. XI, 1957, nº 3, pp. 189 ss.

des Employeurs, l'Alliance coopérative internationale, la Fédération syndicale mondiale, la Confédération internationale des syndicats libres, la Confédération internationale des syndicats chrétiens, la Fédération internationale des ouvriers du transport, la Fédération internationale des syndicats chrétiens d'industries diverses et de transport, la Fédération internationale des syndicats chrétiens du personnel des transports, et l'Union internationale des transports routiers.

L'ordre du jour de la sixième session comprenait les trois points suivants :

1. Rapport général traitant en particulier des questions suivantes :

   a) mesures prises dans les différents pays à la lumière des conclusions des précédentes sessions de la Commission ;

   b) dispositions prises par le Bureau pour procéder aux études et enquêtes proposées par la Commission ;

   c) événements et progrès récents dans l'industrie des transports internes.

2. Méthodes permettant d'améliorer l'organisation du travail et le rendement dans les ports.

3. L'inspection du travail dans les transports routiers.

Un résumé de la discussion générale, qui s'est déroulée en séance plénière, a été publié par le Bureau dans les Informations sociales[1]. Ce résumé est reproduit dans la Partie I du Compte rendu sommaire déjà signalé.

La Commission a adopté les conclusions ci-après :

Résolution (n° 66) concernant les méthodes permettant d'améliorer l'organisation du travail et le rendement dans les ports ;

Résolution (n° 67) concernant l'inspection du travail dans les transports routiers ;

Conclusions (n° 68) concernant la suite donnée aux conclusions adoptées aux sessions précédentes de la Commission des transports internes ;

---

[1] Informations sociales, B.I.T., Genève, vol. XVIII, n° 4, 15 août 1957, pp. 140 ss.

Résolution (n° 69) concernant la protection juridique des conducteurs salariés contre les actions en responsabilité civile encourues du fait de leur travail ;

Résolution (n° 70) concernant la régularisation de l'emploi des dockers ;

Résolution (n° 71) concernant la concurrence entre les ports ;

Résolution (n° 72) concernant les clauses sur les conditions d'emploi des conducteurs de véhicules automobiles applicables aux exploitants dans le transport international de voyageurs et de marchandises en Europe.

En application de l'article 1, paragraphe 3, du Règlement pour les commissions d'industrie, le Directeur général a soumis les conclusions ci-dessus au Conseil d'administration du Bureau. Le Conseil, à sa 135me session (mai-juin 1957) a autorisé le Directeur général à communiquer aux gouvernements les rapports et conclusions adoptés par la Commission.

Ces textes ont été communiqués aux gouvernements de tous les Etats Membres de l'Organisation en juillet 1957 en les priant de les transmettre aux organisations nationales d'employeurs et de travailleurs intéressées, et ont fait l'objet d'une large diffusion dans plusieurs publications du Bureau[1].

A ses deux sessions ordinaires suivantes (137me et 138me sessions - octobre-novembre 1957 et mars 1958), le Conseil d'administration a examiné quant au fond plusieurs des points traités dans les conclusions de la sixième session de la Commission. Des détails sont fournis sur chacun de ces points dans d'autres chapitres du présent rapport. Il suffira de dire ici, en résumé, que le Conseil d'administration a donné les autorisations suivantes au Directeur général du Bureau :

Résolution (n° 67) concernant l'inspection du travail dans les transports routiers : Consulter le Secrétaire général des Nations Unies comme préliminaire à une consultation des gouvernements qui ont participé à l'élaboration de l'Accord général portant réglementation économique des transports routiers internationaux, au sujet des mesures qu'il serait le plus opportun de

---

[1] Voir notamment : Informations sociales, op. cit., vol. XVIII, n° 4, 15 août 1957, pp. 157 ss. ; B.I.T., Bulletin officiel, op. cit., vol. XL, 1957, n° 3, pp. 189 ss. ; O.I.T., Commission des transports internes, Compte rendu sommaire de la sicième session, op. cit., Partie II, pp. 29 ss.

prendre en vue d'établir, à l'intention des conducteurs et des convoyeurs des transports routiers, un livret individuel de contrôle ;

Conclusions (n° 68) concernant la suite donnée aux conclusions adoptées aux sessions précédentes de la Commission : Attirer l'attention des gouvernements sur les conclusions adoptées à des sessions précédentes concernant des sujets sur lesquels la Commission a souhaité obtenir des informations complémentaires pour sa prochaine session ;

Résolution (n° 69) concernant la protection juridique des conducteurs salariés contre les actions en responsabilité civile encourues du fait de leur travail : Communiquer aux gouvernements le rapport et les recommandations des experts que le Bureau avait réunis en octobre-novembre 1956, en invitant ces gouvernements à communiquer à leur tour ce rapport aux organisations d'employeurs et de travailleurs intéressées et en les priant de faire parvenir leurs observations au Directeur général ;

Résolution (n° 70) concernant la régularisation de l'emploi des dockers : Attirer l'attention des gouvernements sur la résolution qui met en relief l'importance d'une régularisation aussi perfectionnée que possible de l'emploi des dockers ;

Résolution (n° 72) concernant les clauses sur les conditions d'emploi des conducteurs de véhicules automobiles applicables aux exploitants dans le transport international de voyageurs et de marchandises en Europe : Prendre, en consultation avec le Secrétaire général des Nations Unies, des mesures tendant à suggérer aux gouvernements des pays signataires de l'"Accord général portant réglementation économique des transports routiers internationaux en Europe" de ratifier cet accord dans les délais les plus brefs et, en attendant cette ratification générale, de mettre en vigueur les dispositions de l'Annexe A concernant les conditions d'emploi, dans la mesure où le permet leur législation actuelle.

Ces décisions du Conseil d'administration ont été communiquées aux Etats Membres de l'O.I.T. par une lettre du Directeur général du 10 décembre 1957.

A sa 138me session (mars 1958), le Conseil a encore poursuivi l'examen, entamé à la session précédente, de la Résolution (n° 71) concernant la concurrence entre les ports ; compte tenu de l'évolution de la question (dont il est fait mention à la section D du Chapitre II ci-dessus), le Conseil a décidé de différer la suite de son examen de l'opportunité de convoquer une conférence régionale tripartite des ports continentaux de la mer du Nord[1].

---

[1] Voir aussi Section D du chapitre II ci-dessus.

La revision de la composition de la Commission

La composition de la Commission des transports internes (comme aussi des neuf autres commissions d'industrie ou commissions assimilées de l'O.I.T.) a été revisée par le Conseil d'administration lors de sa 143me session (novembre 1959). On sait que cette revision a marqué l'aboutissement d'une procédure que le Conseil d'administration avait instituée dès 1954.

L'historique de la procédure de revision

La composition des dix commissions en cause, créées entre 1945 et 1948, avait déjà fait l'objet, lors de la 127me session du Conseil (novembre 1954), d'une première revision générale, signalée dans le rapport général que le Bureau a présenté à la sixième session de la Commission[1].

Déjà lors de sa 127me session (novembre 1953), à une époque où il préparait la revision de 1954, le Conseil avait prévu qu'à l'avenir une revision analogue serait, en règle générale, effectuée en tout cas à des intervalles de quatre ou cinq ans.

Dès 1958, plusieurs Etats Membres de l'Organisation ont demandé des sièges dans l'une ou l'autre de ces dix commissions, mais le Conseil, dans la perspective d'une prochaine revision générale, avait différé l'examen de ces candidatures. Prenant cette circonstance en considération et tenant compte de l'entrée de plusieurs nouveaux Etats dans l'Organisation, le Conseil a décidé, à sa 141me session (mars 1959), que les dix commissions seraient reconstituées. Par une lettre du 27 avril 1959, le Directeur général a invité les Etats Membres à lui indiquer quelles étaient, parmi ces dix commissions, celles dans lesquelles ils désiraient être représentés.

Saisi des candidatures des Etats Membres et des informations statistiques ou autres que chaque pays avait communiquées à l'appui de ses demandes, le Conseil d'administration a donc procédé à la nouvelle revision générale lors de sa 143me session (novembre 1959). Sur rapport de son Comité des commissions d'industrie, le Conseil a décidé d'accroître quelque peu le nombre

---

[1] O.I.T., Commission des transports internes, sixième session, Hambourg, 1957, Rapport I, Point 1 a) et b), Rapport général : Suite donnée aux conclusions des sessions précédentes, Genève, 1956, p. 2.

des sièges de la plupart des commissions. Le nombre des candidatures restant en général plus élevé que le nombre des sièges disponibles, un tiers des sièges de chaque commission ont été attribués tout d'abord aux pays candidats ayant, du point de vue mondial, le plus d'importance dans l'industrie considérée. Ensuite, pour la distribution des sièges restants, il a été procédé, au sein du Comité des commissions d'industrie, à deux scrutins successifs dont le Conseil a ratifié les résultats.

La composition et la compétence de la Commission des transports internes

Selon cette procédure, la liste des Etats membres de la Commission des transports internes a été fixée comme suit : République fédérale d'Allemagne, Argentine, Australie, Autriche, Belgique, Birmanie, Brésil, Canada, Chine, Etats-Unis d'Amérique, France, Inde, Italie, Japon, Fédération de Malaisie, Maroc, Mexique, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pakistan, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Turquie, U.R.S.S., soit 27 au total ou un de plus que précédemment.

Ajoutons que le Conseil d'administration, lors de sa 143me session déjà mentionnée, a prévu que la situation résultant de la composition des commissions d'industrie et commissions assimilées serait réexaminée à l'expiration d'une période d'environ cinq ans.

On se rappelle enfin que la Commission des transports internes étend son action à toutes les catégories de transports internes, y compris l'aviation civile. Les transports par mer ne rentrent pas dans ses fonctions, car ce domaine relève de la Commission paritaire maritime de l'O.I.T. En résumé, la Commission s'occupe des transports par rail et par route (services des voyageurs et des marchandises), des docks, de la navigation intérieure et de l'aviation civile[1].

---

[1] O.I.T., Commission des transports internes, Compte rendu de la première session, Londres, décembre 1945, Genève, B.I.T., 1947, p. 7.

La préparation de la 7me session de la Commission

La périodicité des sessions

Depuis la dernière session de la Commission des transports internes, des aménagements ont été apportés également au système de roulement des commissions d'industrie de l'O.I.T. Ayant chargé un comité spécial d'examiner le programme d'ensemble des réunions de l'Organisation, le Conseil d'administration, à sa 140me session (novembre 1958) a décidé qu'à l'avenir il inscrirait dans le budget annuel de l'Organisation des prévisions assurant la tenue de quatre réunions principales, c'est-à-dire de quatre conférences régionales ou commissions principales (soit les commissions d'industrie et commissions assimilées, la Commission paritaire maritime et la Commission permanente agricole). A la même occasion, il a décidé de ne plus s'inspirer, dans l'établissement du programme des réunions, du principe d'une périodicité absolue des commissions d'industrie et de déterminer d'année en année les réunions qui doivent être convoquées, vu, d'une part, l'importance et l'urgence relatives des problèmes intéressant toutes les branches d'activité dont s'occupent les commissions principales et, d'autre part, les ressources dont le Bureau dispose pour l'année en cause.

En application de ces deux décisions, le Conseil, à sa 144me session (mars 1960), a prévu que la Commission des transports internes tiendrait sa septième session au cours du second trimestre de 1961.

L'ordre du jour de la 7me session

L'ordre du jour de la présente session a fait l'objet des débats du Conseil à ses 144me et 145me sessions (mars et mai 1960).

On sait que la Commission elle-même, à sa session précédente, avait formulé les propositions ci-après en vue de cette session :

1) Les effets des développements techniques sur l'emploi dans les transports internes (par 112 voix sans opposition avec 4 abstentions) ;

2) les conditions d'emploi dans les services de transport locaux (par 67 voix contre 35 avec 7 abstentions) ;

3) les conditions d'emploi des cheminots (par 103 voix contre 5 avec 2 abstentions) ;

4) la formation professionnelle des conducteurs dans les transports routiers (par 71 voix contre 40 avec 5 abstentions).

Le Directeur général a fourni au Conseil, au sujet des quatre propositions ci-après, des éclaircissements dont voici un résumé.

Progrès technique. Le progrès rapide qui a été constaté dans divers domaines des transports donne lieu à des problèmes de rajustement d'une très grande importance. Pour éviter une discussion d'une trop large portée, il serait opportun de limiter la question aux chemins de fer et aux transports routiers ; le choix de ces deux branches paraît d'autant plus indiqué que les transports ferroviaires et les transports routiers sont à plusieurs égards en corrélation ou en concurrence étroites. Quant aux effets sociaux de ces progrès techniques, il ne s'agit pas seulement de leurs conséquences pour l'emploi, mais aussi des problèmes de réadaptation, de reclassement, d'avancement. La portée de la question serait sans doute mieux définie si on la libellait comme suit : "Les conséquences sociales de l'évolution des méthodes et des techniques dans les chemins de fer et les transports routiers".

Transports internes. La proposition relative aux conditions d'emploi dans les services de transports locaux ou plutôt urbains a déjà été présentée à des sessions antérieures de la Commission. Certains problèmes sociaux intéressant ces services devraient, sans aucun doute, être pris en considération, et la Fédération internationale des ouvriers du transport, a adopté, en 1959, à l'occasion de sa Conférence internationale des transports routiers, une résolution par laquelle elle a demandé que la question des conditions d'emploi dans les transports urbains soit inscrite à l'ordre du jour de la septième session de la Commission.

Cheminots. La discussion au cours de la sixième session de la Commission des transports internes a fait ressortir que, suivant l'opinion générale, il est temps de procéder à un débat sur les conditions d'emploi des cheminots. Les problèmes les plus importants semblent être, par exemple, les méthodes de répartition des équipes selon la durée normale du travail hebdomadaire, l'évaluation de la durée effective du travail dans les chemins de fer, les méthodes imposées par la nature essentiellement intermittente des activités, les systèmes de détermination

des salaires et des prestations de retraite, et enfin certains aspects du bien-être en période de travail. Des changements considérables se dessinent en effet dans la façon de traiter ces problèmes. La question pourrait être libellée comme suit : "Les conditions générales de travail des cheminots."

Formation professionnelle des conducteurs routiers. Une discussion sur la formation professionnelle des conducteurs dans les transports routiers avait également été demandée lors de sessions antérieures. Pour répondre en partie aux préoccupations ainsi exprimées, un rapport détaillé a été soumis sur cette question à la sixième session de la Commission[1]. Les intéressés ont donc reçu déjà une documentation assez importante. Une plus ample discussion serait certes utile, mais il est douteux qu'elle offre autant d'urgence qu'un débat sur les autres questions proposées.

Prenant en considération les voeux ci-dessus et le degré d'urgence des problèmes proposés, le Conseil a conclu que les points 2 et 3 de la septième session (à savoir les deux points "techniques" qui s'ajoutent à l'examen du Rapport général) seraient les suivants :

2) Conditions générales de travail des cheminots.

3) Conséquences sociales de l'évolution des méthodes et des techniques dans les chemins de fer et les transports routiers.

Les rapports destinés à la septième session

L'ordre du jour arrêté comme il est dit plus haut par le Conseil d'administration a été porté à la connaissance des Etats Membres par une lettre du Directeur général en date du 15 juillet 1960. En même temps, le Bureau s'adressait, dans tous les pays membres de la Commission, aux autorités publiques compétentes et aux organisations intéressées d'employeurs et de travailleurs pour les prier de lui fournir des informations à jour sur ces deux points techniques.

---

[1] O.I.T., Commission des transports internes, sixième session, Hambourg 1957, Rapport général; La formation professionnelle des conducteurs, B.I.T., Genève, 1956.

Se fondant sur la documentation qu'il réunit de façon suivie et sur les réponses reçues d'un nombre important de pays membres de la Commission, le Bureau a préparé, en vue des débats techniques de la septième session, un rapport sur chacun de ces deux points[1].

Travaux effectués au sein de l'O.I.T.

Dans le domaine d'activité de la Commission, plusieurs organes de l'O.I.T. ont pris, depuis la sixième session, des dispositions qui sont venues compléter, à de nombreux égards, soit les études, soit les conclusions, soit enfin les normes internationales du travail concernant ou englobant les transports internes (rail, route, ports, voies navigables et air).

On mentionnera tout d'abord les conventions, recommandations, résolutions ou conclusions adoptées par la Conférence internationale du Travail dans ses sessions annuelles de 1957 à 1960, par la Conférence régionale asienne de l'O.I.T. en 1957 et par la Commission consultative des employés et des travailleurs intellectuels en 1957 et en 1959. Ces textes, lorsqu'ils visent l'ensemble de l'industrie ou l'ensemble des professions non manuelles, concernent aussi les transports, et plusieurs d'entre eux seront invoqués à propos des deux questions techniques figurant à l'ordre du jour de la septième session de la Commission.

Ainsi, la Conférence annuelle de l'O.I.T. a adopté :

en 1957, une convention (n° 106) et une recommandation (n° 103) concernant le repos hebdomadaire dans le commerce et les bureaux, ainsi qu'une résolution concernant l'abrogation des lois dirigées contre les organisations syndicales de travailleurs dans les Etats Membres de l'O.I.T. ;

en 1958, une convention (n° 111) et une recommandation (n° 111) concernant la discrimination en matière d'emploi et de profession ainsi qu'une résolution concernant les problèmes de main-d'oeuvre posés par le développement économique ;

en 1959, une recommandation (n° 112) concernant les services de médecine du travail dans l'entreprise, et

---

[1] O.I.T., Commission des transports internes, septième session, Genève, 1961, Rapport II, Conditions générales de travail des cheminots, et Rapport III, Conséquences sociales de l'évolution des méthodes et des techniques dans les chemins de fer et les transports routiers, B.I.T., Genève, 1961.

en 1960, une recommandation (n° 113) concernant la consultation et la collaboration entre les autorités publiques et les organisations d'employeurs et de travailleurs aux échelons industriel et national, et tant une convention (n° 115) qu'une recommandation (n° 114) concernant la protection des travailleurs contre les radiations ionisantes[1].

Pour sa part, la quatrième Conférence régionale asienne de l'O.I.T. a adopté notamment une résolution concernant la participation des organisations de travailleurs et d'employeurs des pays d'Asie à l'élaboration et à l'application des programmes de développement économique, ainsi que les conclusions d'un rapport de sa Commission des relations entre employeurs et travailleurs[2].

Enfin, la Commission consultative des employés et des travailleurs intellectuels de l'O.I.T. a adopté, parmi d'autres textes,

en 1957, une résolution (n° 37) concernant les travailleurs non manuels et les conventions collectives et une résolution (n° 39) concernant les problèmes se rapportant aux conditions de travail du personnel technique et des cadres dans l'industrie, à l'exclusion du personnel de direction[3], puis

en 1959, des conclusions (n° 50) concernant les effets de la mécanisation et de l'automation dans les bureaux[4].

En ce qui concerne spécifiquement les transports, on trouve dans le corps du présent rapport de nombreuses indications sur l'activité déployée par l'O.I.T. dans plusieurs domaines : adoption d'une Convention européenne concernant la sécurité sociale des travailleurs des transports internationaux et revision de l'Accord concernant la sécurité sociale des bateliers rhénans (chapitre IV); tenue d'une Réunion spéciale de l'aviation civile (chapitre V); réalisation de projets d'assistance technique (chapitre VI); études et recherches en matière de sécurité et

---

[1] B.I.T., Bulletin officiel, volume XL, 1957, n° 1 ; volume XLI, 1958, n° 2 ; volume XLII, 1959, n° 1 et volume XLIII, 1960 n° 2.

[2] B.I.T., Bulletin officiel, volume XL, 1957, n° 6.

[3] B.I.T., Bulletin officiel, volume XLI, 1958, n° 4.

[4] O.I.T., document CCETI/5/15.

d'hygiène du travail (chapitre VIII) ; études et consultations au sujet de la protection juridique des travailleurs contre les actions en responsabilité civile relevant de leur travail (chapitre IX) ; enfin, réunion d'informations sur les problèmes d'actualité, notamment au sujet de la coordination des différents modes de transport, dont il est question au chapitre VII ci-après.

A cela s'ajoutent les dispositions prises dans des domaines spéciaux des transports, dont il est question ci-après.

Etablissement d'un livret individuel type de contrôle pour les conducteurs des transports routiers

Au paragraphe 21 de sa résolution n° 67 traitée au chapitre I, la Commission des transports internes avait déclaré que les réglementations nationales devraient prévoir l'obligation, pour des travailleurs appartenant au personnel roulant des transports routiers, de tenir un livret individuel de contrôle d'un modèle approuvé par l'autorité compétente.

Cette question avait déjà fait l'objet de diverses discussions et décisions sur le plan international. En 1939, la Conférence internationale du Travail a prévu l'établissement d'un tel livret à l'article 18 de la convention (n° 67) concernant la durée du travail et les repos dans les transports par route, ainsi que dans une recommandation (n° 63) concernant les livrets individuels de contrôle dans les mêmes transports. Après la guerre, le Comité des transports routiers de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, dans l'Accord général dont il est question à la section D du chapitre I, a prévu l'utilisation d'un tel livret, à établir selon un modèle unique et, en 1954, la Commission des transports internes elle-même, dans son mémorandum (n° 51) concernant les conditions d'emploi dans les transports routiers, avait également prévu, au chiffre 54, l'utilisation d'un tel livret.

Pour donner suite au voeu exprimé par la Commission dans la résolution n° 67, le Conseil d'administration du B.I.T. a autorisé le Directeur général à convoquer une réunion de délégués des gouvernements ayant participé à l'élaboration de l'Accord général en vue d'établir le modèle de ce livret. Cette Réunion s'est tenue à Genève en avril 1959 et a groupé des délégués gouvernementaux de 13 pays : République fédérale d'Allemagne, Autriche, Belgique, Espagne, France, Italie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni, Suède, Suisse et Turquie. L'U.R.S.S. y avait délégué un observateur. Des représentants de l'Organisation des Nations Unies ont assisté la Réunion. La Chambre de commerce internationale, l'Organisation

internationale des employeurs, l'Union internationale des transports routiers, la Fédération syndicale mondiale, la Fédération internationale des ouvriers du transport et la Fédération internationale des syndicats chrétiens du personnel des transports, y étaient également représentées par des observateurs.

La Réunion a adopté à l'unanimité un livret individuel de contrôle pour les conducteurs (et les convoyeurs) des transports routiers, qui comporte un feuillet quotidien de contrôle et un feuillet récapitulatif ou rapport hebdomadaire. Le feuillet de contrôle prévoit six rubriques : a) repos quotidien ; b) repos intercalaires ; c) service comptant pour une fraction de sa durée ; d) conduite du véhicule ; e) travaux autres que la conduite ; et f) durée totale du travail effectif. Il est prévu que ce livret, conformément à la proposition faite par la Commission des transports internes dans sa résolution n° 67, doit être conservé par l'entreprise à la disposition de l'inspection du travail pendant au moins un an[1].

Lors de sa 142me session (mai-juin 1959), le Conseil d'administration a autorisé le Directeur général à transmettre aux gouvernements le rapport de la Réunion et ses annexes, en les priant de les communiquer aux organisations d'employeurs et de travailleurs intéressés et en leur faisant part d'un souhait exprimé par la Réunion, à savoir que les gouvernements des pays intéressés réservent une attention soutenue à ses travaux et un accueil favorable à l'idée d'instituer un livret individuel de contrôle suivant le modèle établi par elle.

On a vu aussi à la section D du chapitre I que c'est également ce modèle qui, sous réserve de variantes de détail qui peuvent être adoptées par les Etats intéressés, est prévu dans le cadre du projet d'accord des Nations Unies destiné à fixer certaines conditions pour les membres des équipages des véhicules utilisés à des transports routiers internationaux en Europe.

---

[1] On trouvera des indications plus détaillées dans Informations sociales, publié par le Bureau international du Travail, Genève, volume XXII, n° 6, 15 septembre 1959, pp. 224 ss. ainsi que dans B.I.T., document ronéographié IT/MCB/D.6.

Conditions de travail dans les transports internes en Asie

La Commission, à sa quatrième session (1951), avait demandé au Conseil d'administration, dans une résolution n° 46, d'envisager l'envoi en Asie et en Afrique d'une mission chargée d'examiner, en collaboration avec les gouvernements et les organisations d'employeurs et de travailleurs, les principaux aspects des conditions de travail dans les transports internes, de déterminer dans quelle mesure les principes des conventions et recommandations qui leur sont applicables et les résolutions de la Commission des transports internes y produisent des effets, et de faire, si besoin est, des propositions en vue d'améliorer ces conditions de travail. A sa cinquième session (1954), la Commission était revenue sur la question dans une résolution n° 59.

Dans le Rapport général destiné à la sixième session de la Commission[1], il a été expliqué que le Conseil d'administration, en raison notamment des problèmes qu'aurait suscités l'envoi de la mission proposée, avait estimé utile de charger tout d'abord le Directeur général de lui soumettre un rapport contenant les informations de fait dont le Bureau pouvait disposer. Le Bureau a fait une telle étude portant sur certains aspects des conditions de travail dans les chemins de fer et dans les transports par route de plusieurs pays de l'Asie. En effet, pour donner complètement suite aux deux résolutions qui viennent d'être mentionnées, il aurait été nécessaire d'entreprendre une vaste étude. Or une telle tâche dépassait les moyens dont disposait le Bureau, compte tenu de nombreux autres travaux qu'il devait accomplir. C'est pourquoi le champ de l'étude en question a été limité, à la fois quant aux branches des transports et quant aux pays; elle a porté sur les problèmes qui présentaient l'intérêt le plus immédiat pour les travailleurs, à savoir la durée du travail, le repos hebdomadaire, la protection du salaire et la réparation des accidents du travail.

Cette étude a été soumise en 1957 par le Conseil d'administration à sa Commission consultative asienne, dans laquelle les pays de cette région sont plus nombreux qu'au sein de la Commission des transports internes. La Commission consultative asienne, à sa huitième session (novembre 1957), a proposé au Conseil (qui a donné suite à cette proposition lors de sa 138me session, en mars 1958), d'inviter les pays objets de cette étude à examiner les informations contenues dans le rapport du Bureau et à les compléter s'il y avait lieu.

---

[1] O.I.T., Commission des transports internes, sixième session, Hambourg, 1957, Rapport I, point 1 a) et b), Rapport général : Suite donnée aux conclusions des sessions précédentes, B.I.T., Genève, 1956, pp. 178-179.

Dans l'intervalle, il a été décidé d'inscrire à l'ordre du jour de la septième session de la Commission des transports les deux questions techniques que l'on connaît et le Bureau a pu utiliser, dans les rapports concernant ces deux points techniques et dans le présent rapport général, de nombreuses informations relatives à la situation en Asie. Les données ainsi utilisées ont été encore complétées par une mise au point de plusieurs éléments de l'étude de 1957, communiquée au Bureau par le gouvernement de l'Inde.

D'autre part, la deuxième Conférence asienne des travailleurs des transports, que la Fédération internationale des ouvriers du transport (I.T.F.) a réunie à Kuala Lumpur en novembre 1960, faisant allusion à l'étude du Bureau en question, a demandé aux gouvernements d'Asie de ratifier en particulier quatre conventions internationales du travail (les n^{os} 1, sur la durée du travail; 14, sur le repos hebdomadaire; 17, sur la réparation des accidents du travail et 95, sur la protection des salaires) et de prendre des mesures immédiates pour améliorer leur législation nationale en la matière. En outre, elle a demandé à l'I.T.F. d'attirer l'attention de la septième session de la Commission des transports internes sur "les conditions déplorables de travail qui règnent dans une grande partie des transports internes en Asie", afin que l'O.I.T. procède à une étude approfondie de cette situation. Dans une communication adressée au Directeur général le 27 janvier 1961, le Secrétaire général de la Confédération internationale des syndicats libres a donné tout son appui à cette résolution.

Conditions de travail des bateliers rhénans

Il y a lieu enfin de signaler un progrès important dans la réglementation internationale des conditions de travail en Europe. L'accord - conclu sous les auspices de l'O.I.T. - concernant les conditions de travail des bateliers rhénans, qui avait été adopté en 1950 puis modifié en 1954 pour écarter certains obstacles à sa ratification, est entré en vigueur le 1er décembre 1959[1].

---

[1] Voir O.I.T., Commission des transports internes, sixième session, Hambourg, 1957, Rapport I, point 1 a) et b), Rapport général : Suite donnée aux conclusions des sessions précédentes, Genève, 1956, p. 191; B.I.T., Bulletin officiel, vol. XXXIII, n° 3, 30 novembre 1950, pp. 120-130 et vol. XXXVII, n° 2, 15 septembre 1954, pp. 21-28.

Cet accord, applicable, sauf quelques exceptions limitativement énumérées, aux bateaux affectés pour des fins commerciales au transport de marchandises et admis à naviguer sur le Rhin en vertu de la convention pour la navigation du Rhin de 1868, porte sur les problèmes du travail suivants : composition des équipages, repos de nuit en cours de navigation, durée du travail au port et sur les lieux de chargement et de déchargement des bateaux, heures supplémentaires, jours fériés, repos hebdomadaire, congé annuel payé et allocations spéciales pour des tâches de surveillance et pour le personnel des machines à vapeur.

Chaque pays contractant s'est engagé à établir un rapport annuel concernant l'application de l'accord à l'intérieur de son territoire et à le soumettre à l'examen d'une commission tripartite. Cette commission tripartite, au cours d'une première session tenue en janvier 1961, a approuvé notamment les formules de tels rapports annuels et a ainsi assuré la mise en place complète du dispositif de l'accord.

*

* *

Les trois chapitres qui suivent sont consacrés aux dispositions prises, depuis la sixième session de la Commission des transports internes, à propos de trois questions particulièrement actuelles : la sécurité sociale des travailleurs des transports à l'étranger, les conditions de travail dans l'aviation civile et l'assistance technique dans les transports.

CHAPITRE IV

LA SECURITE SOCIALE DES TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX

Dans son mémorandum n° 51, auquel une grande partie du Chapitre I du présent rapport est consacrée, la Commission, à sa cinquième session (1954), avait attiré l'attention (au paragraphe 44) sur les risques que courent les travailleurs des transports routiers internationaux qui peuvent se trouver privés des avantages de sécurité sociale dont ils jouissent dans leur pays de résidence lorsque, se trouvant à l'étranger pour des raisons de service, ils tombent malades ou subissent un accident.

Le Bureau, lors de la sixième session de la Commission, avait pu mentionner brièvement les progrès faits dans le domaine du maintien à l'étranger des droits de sécurité sociale des travailleurs des transports[1] et notamment la conclusion, sous les auspices de l'O.I.T., d'une convention européenne concernant la sécurité sociale des travailleurs des transports internationaux.

Il convient de distinguer deux situations, selon que les travailleurs en cause ne séjournent que brièvement à l'étranger, au cours d'un déplacement du véhicule à bord duquel ils travaillent, ou selon qu'ils transfèrent leur résidence à l'étranger afin d'y travailler.

La convention européenne déjà citée répond à la première situation; on verra à la fin du chapitre que la Conférence internationale du Travail, à sa session de juin 1961, étudiera le deuxième cas; l'accord concernant la sécurité sociale des bateliers rhénans, mentionné plus loin, porte sur l'une et l'autre de ces deux hypothèses.

Convention européenne concernant la sécurité sociale des travailleurs des transports internationaux

L'Accord général portant réglementation économique des transports routiers internationaux en Europe, conclu en 1954 sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies

---

[1] O.I.T., Commission des transports internes, 6me session, 1957, Rapport I, point 1 c), Rapport général, Evénements et progrès récents dans les transports internes, B.I.T., Genève, 1956, pp. 109-110.

pour l'Europe, dont il est question à la section D du Chapitre I, s'accompagne d'un cahier des charges et d'une annexe A qui définit quelques conditions d'emploi du personnel et contient, notamment, certaines dispositions relatives aux prestations à accorder à ce personnel en cas de maladie ou d'accident du travail. Au cours de la 118me session (mars 1952) du Conseil d'administration du B.I.T., l'opinion avait déjà été émise qu'il convenait de conclure en cette dernière matière une convention particulière. C'est dans ce contexte que venait se placer la déclaration, rappelée à la page précédente, de la Commission des transports internes dans son mémorandum n° 51.

Le Conseil d'administration du B.I.T., à sa 127me session (novembre 1954), a conclu qu'il était opportun d'établir un instrument multilatéral entre les gouvernements intéressés. C'est ainsi que se sont tenues, sous les auspices de l'O.I.T., une réunion de 15 experts gouvernementaux, de quatre représentants des employeurs et de quatre représentants des travailleurs, en 1955, puis une Conférence intergouvernementale, en 1956.

Cette conférence, convoquée par le Directeur général du Bureau international du Travail et à laquelle 18 Etats européens Membres de l'O.I.T. étaient représentés[1], a adopté à Genève, le 9 juillet 1956, la convention européenne concernant la sécurité sociale des travailleurs des transports internationaux[2]. Jusqu'à fin 1960, l'instrument a été signé par les représentants de 12 Etats européens[3] et ratifié par la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Pologne. Il est entré en vigueur le 1er octobre 1958 pour les Pays-Bas et la Pologne, le 1er juin 1959 pour la France et le 1er décembre 1960 pour le Luxembourg.

La convention a été complétée par un Arrangement relatif aux modalités d'application[4], dont le texte a été adopté à Genève, le 10 janvier 1959, par les autorités compétentes des

---

[1] République fédérale d'Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, France, Irlande, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède, Suisse et Yougoslavie. La Tchécoslovaquie et l'U.R.S.S. étaient représentées par des observateurs.

[2] B.I.T., Bulletin officiel, vol. XXXIX, 1956, n° 6.

[3] République fédérale d'Allemagne, Belgique, Espagne, France, Hongrie, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, Suisse, Turquie et Yougoslavie.

[4] Le texte de cet Arrangement sera publié au Bulletin officiel du B.I.T.

Etats signataires intéressés[1]. Cet arrangement a été signé par les quatre Etats susmentionnés, pour lesquels la convention est en vigueur.

Champ d'application

La convention s'applique à tout travailleur salarié ou assimilé défini comme tel par la législation de la partie contractante à laquelle il est soumis et qui est

a) au service d'une entreprise effectuant, pour le compte d'autrui ou pour son propre compte, des transports de passagers ou de marchandises ferroviaires, routiers, aériens ou de navigation intérieure, et ayant son siège sur le territoire de l'une des parties contractantes, et

b) occupé sur le territoire d'une ou plusieurs des parties contractantes en qualité de personnel navigant ou roulant.

La convention ne s'applique pas aux bateliers rhénans, visés par l'Accord du 27 juillet 1950 traité plus loin.

Détermination de la législation applicable

La convention prévoit qu'un tel travailleur ne sera soumis qu'à la législation d'une seule partie contractante et contient des règles détaillées pour la détermination de la législation nationale applicable aux travailleurs couverts par la convention. En général, la législation applicable est celle de la partie contractante sur le territoire de laquelle l'entreprise qui occupe les travailleurs a son siège. Des exceptions à ce principe sont prévues pour tenir compte de circonstances spéciales.

Prestations

En ce qui concerne les prestations à servir en cas de maladie ou de maternité, la convention dispose qu'un travailleur qui se trouve, aux fins de son emploi, sur le territoire

---

[1] République fédérale d'Allemagne, Belgique, Espagne, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, Suisse. La Turquie était représentée par un observateur.

de l'une des parties contractantes autre que celle dont la législation lui est applicable et dont l'état nécessite le service desdites prestations, a droit à ces prestations comme s'il était sur le territoire de la partie contractante dont la législation lui est applicable. Les prestations en nature immédiatement nécessaires sont servies par l'institution du lieu de séjour, c'est-à-dire par l'institution compétente du lieu où le travailleur se trouve; en ce qui concerne l'étendue, la durée et la modalité du service, les prestations sont servies suivant les dispositions de la législation du pays où se trouve cette institution. Cependant, dans la mesure où l'étendue ou la durée des prestations en nature est plus favorable selon la législation appliquée par l'institution à laquelle le travailleur est affilié que selon la législation appliquée par l'institution du lieu de séjour, ces prestations doivent être fournies par cette dernière, dans la mesure de ses possibilités, à la demande de la première institution. Le droit aux prestations en nature d'un travailleur selon la législation à laquelle il est soumis reste maintenu dans la mesure où il existe encore après l'octroi des prestations servies par l'institution du lieu de séjour, compte tenu, si nécessaire, de la période du service des prestations effectué par ladite institution. L'octroi des prothèses, du grand appareillage et d'autres prestations en nature d'une grande importance est subordonné à la condition que l'institution à laquelle le travailleur est affilié en donne l'autorisation. Les prestations en espèces sont servies conformément à la législation appliquée par cette dernière institution. Sur la demande de ladite institution, le versement peut en être effectué pour son compte par l'institution du lieu de séjour.

Les règles résumées ci-dessus sont applicables par analogie aux membres de la famille d'un travailleur occupé sur un bâtiment de navigation intérieure qui vivent avec lui sur ce bâtiment.

En ce qui concerne les prestations à servir en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle, la convention dispose qu'un travailleur devenu victime d'un tel accident ou d'une telle maladie survenus sur le territoire de l'une des parties contractantes et qui se trouve, aux fins de son emploi, sur le territoire d'une partie contractante autre que celle dont la législation lui est applicable, a droit aux prestations en nature et aux prestations périodiques en espèces autres que les rentes comme si l'accident ou la maladie étaient survenus sur le territoire de la partie contractante dont la législation lui est applicable. En ce qui concerne le service des prestations en nature immédiatement nécessaires et des prestations en espèces à court terme, les règles résumées au titre précédent sont applicables par analogie.

L'arrangement administratif de 1959 déjà signalé prévoit un nombre de règles à observer pour bénéficier des prestations dans les cas qui viennent d'être mentionnés.

En ce qui concerne le service des prestations en nature, ledit arrangement prévoit notamment que le travailleur est tenu de présenter à l'institution du lieu de séjour une attestation délivrée soit par l'institution à laquelle il est affilié, soit par son employeur, afin de prouver à l'institution du lieu de séjour qu'il s'agit d'un travailleur assuré auquel la convention est applicable. Lorsque le travailleur a produit une telle attestation, il est présumé remplir les conditions d'ouverture du droit aux prestations et l'institution du lieu de séjour est tenue de servir les prestations en nature immédiatement nécessaires. Cependant, l'institution du lieu de séjour doit notifier à l'institution d'affiliation la demande du travailleur au service des prestations, en indiquant l'origine et la date de l'attestation présentée et, si possible, le début du service des prestations en nature. Elle cesse ou refuse, selon les cas, et si possible immédiatement, de servir lesdites prestations lorsque l'institution compétente l'avise que le travailleur n'y a pas droit. En cas d'hospitalisation, certaines indications supplémentaires doivent être fournies par l'institution du lieu de séjour à l'institution à laquelle le travailleur est affilié. Après la fin du service des prestations en nature par l'institution du lieu de séjour, celle-ci est tenue de transmettre, le cas échéant, à l'institution d'affiliation, les certificats médicaux et tous autres renseignements. En cas d'accident, le certificat doit comporter une description détaillée de l'état de la victime, notamment de l'état de guérison ou de consolidation de la blessure, et des indications sur les conséquences probables de l'accident.

En ce qui concerne le service des prestations en espèces à court terme, l'arrangement susmentionné prévoit l'obligation pour le travailleur de s'adresser immédiatement à l'institution du lieu de séjour, en lui présentant, si la législation du pays où il se trouve le prévoit, un certificat d'incapacité de travail délivré par le médecin traitant. Ce certificat doit être transmis par l'institution du lieu de séjour à l'institution à laquelle le travailleur est affilié. En outre, l'arrangement prévoit des règles sur le contrôle médical ou administratif du travailleur bénéficiant de prestations en espèces, ainsi que sur la notification de la fin de l'incapacité de travail par l'institution du lieu de séjour au travailleur et à l'institution d'affiliation. En ce qui concerne les dispositions relatives à la déclaration d'un accident ou d'une maladie professionnelle, l'arrangement d'application stipule que celles du pays où l'accident ou la maladie est survenu doivent être appliquées. Une telle déclaration doit être adressée à l'institution du lieu de séjour, qui la transmet à l'institution à laquelle le travailleur est affilié pour sa protection contre les accidents du travail et les maladies professionnelles.

Pour un travailleur soumis à la législation de l'une des parties contractantes qui décède sur le territoire d'une autre partie contractante sur lequel il se trouve aux fins de son emploi, la convention dispose que le décès sera censé être survenu sur le territoire de la première partie afin de déterminer le droit à l'allocation au décès au regard de la législation de cette partie. Cette allocation ne peut être refusée à l'ayant droit du fait qu'il ne se trouve pas sur le territoire de la partie contractante à la législation de laquelle le décédé était soumis mais sur celui d'une autre partie contractante. Ces règles s'appliquent par analogie lorsqu'un membre de la famille d'un travailleur occupé sur un bâtiment de navigation, vivant avec lui sur ce bâtiment, décède sur le territoire d'une partie contractante autre que celle où se trouve l'institution d'affiliation.

Non-discrimination

Afin d'éliminer une discrimination des travailleurs en question selon leur nationalité, la convention contient une clause selon laquelle, aux fins du service des prestations dans les cas mentionnés plus haut, les travailleurs sont soumis, dans les mêmes conditions que les ressortissants, aux obligations et sont admis au bénéfice des prestations prévues par la législation d'une partie contractante dont ils ne possèdent pas la nationalité. De plus, la convention dispose que les prestations en espèces visées par elle ne peuvent subir aucune réduction ni modification ni suspension ni confiscation du fait que le travailleur se trouve, aux fins de son emploi, sur le territoire d'une partie contractante autre que le pays où se trouve l'institution d'affiliation.

Remboursements entre institutions

A sa sixième session (1957), la Commission des transports internes a demandé au Bureau d'étudier les répercussions qu'aurait sur le coût relatif des services de maladie et de santé la convention dont il est question ici. Les règles résumées ci-après concernant les remboursements entre institutions donnent une réponse à cette question.

Pour le cas où un travailleur soumis à la législation d'une partie contractante a bénéficié des prestations en nature en cas de maladie ou de maternité ou d'accident du travail ou de maladie professionnelle sur le territoire d'une autre partie contractante, où il se trouvait aux fins de son emploi, la convention stipule que l'institution de la première partie contractante est tenue de rembourser à l'institution qui les a

servies le montant effectif des prestations en nature servies. Toutefois, les autorités compétentes intéressées peuvent convenir d'un remboursement forfaitaire; elles peuvent également convenir, notamment dans un souci de simplification, qu'aucun remboursement ne sera effectué.

L'arrangement d'application précise que le montant effectif des dépenses afférentes aux prestations en nature servies qui doit être remboursé est en principe celui qui résulte de la comptabilité des institutions intéressées. Toutefois, lorsque ces dépenses ne résultent pas de la comptabilité, elles sont déterminées sous forme de forfait. L'arrangement d'application contient des dispositions détaillées sur le calcul des forfaits, ainsi que sur les délais dans lesquels les remboursements doivent être effectués.

Normalisation des documents

Pour les documents nécessaires à l'application de la convention et de l'arrangement susmentionné, des modèles uniformes seront établis, d'un commun accord, par les organismes désignés par les autorités compétentes des Etats signataires. A cette fin, le Directeur général du B.I.T. peut convoquer, à la demande ou après consultation desdites autorités, des réunions des représentants desdits organismes.

Revision de l'Accord concernant la sécurité sociale des bateliers rhénans

On se rappelle que l'Accord du 27 juillet 1950 concernant la sécurité sociale des bateliers rhénans[1], complété par l'arrangement administratif du 23 mai 1953[2], a été établi également sous les auspices de l'O.I.T. et est entré en vigueur le 1er juin 1953 pour la République fédérale d'Allemagne, la Belgique, la France, les Pays-Bas et la Suisse.

L'activité du Centre administratif

Le Centre administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans, créé par l'accord susmentionné, a établi des modèles pour les documents nécessaires à l'application de

---

[1] Bulletin officiel du B.I.T., vol. XXXIII, n° 3, du 30 novembre 1950.

[2] Série législative du B.I.T., 1953-Int.1.

l'accord et a tranché à l'unanimité une série de questions concernant l'application pratique de l'accord. Les activités du Centre administratif ont largement contribué au fonctionnement satisfaisant de l'accord, dont les dispositions vont plus loin que celles de la convention européenne concernant la sécurité sociale des travailleurs des transports internationaux.

La portée de l'accord concernant les bateliers rhénans

L'accord ne s'applique pas seulement au service des prestations dans les cas où le batelier rhénan tombe malade ou devient victime d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle sur le territoire d'une partie contractante autre que celle à la législation de laquelle il est soumis. Il règle aussi le service des prestations en nature pour les membres de la famille d'un batelier rhénan qui résident sur le territoire d'un pays contractant autre que le pays d'affiliation, ainsi que la détermination des droits aux pensions d'invalidité, de vieillesse et de survivants dans les cas où le batelier rhénan a été soumis à la législation de deux ou plusieurs pays contractants; de plus, l'accord prévoit le maintien du droit acquis à ces pensions et aux rentes d'accidents du travail et de maladies professionnelles pour les bénéficiaires résidant sur le territoire d'un pays autre que le pays débiteur. L'accord s'applique aussi aux prestations de chômage et aux allocations familiales en stipulant notamment, en ce qui concerne ces prestations, le principe de l'égalité de traitement des bateliers rhénans auxquels l'accord s'applique, à savoir à ceux qui sont des ressortissants des pays contractants ou des autres pays représentés à la Commission centrale pour la navigation du Rhin ou des apatrides. Ce principe de l'égalité de traitement est applicable aussi aux autres prestations de sécurité sociale.

Vers un élargissement de l'accord

Au cours de ses diverses sessions, le Centre administratif a exprimé à l'unanimité le désir de procéder, à la lumière des expériences faites dans l'application pratique de l'accord, à une revision de celui-ci, en considérant à cette fin une série de questions soulevées pendant ses travaux. En outre, l'Autriche et le Luxembourg ont manifesté l'intérêt qu'ils auraient à adhérer à un accord revisé.

A sa 128me session (mars 1955), le Conseil d'administration du B.I.T. a demandé au Centre administratif de préparer un projet de texte revisé qui pourrait être soumis en temps opportun à une conférence des gouvernements intéressés. Le

Centre administratif a jugé utile d'attendre, aux fins de la préparation d'un texte revisé, les résultats des travaux relatifs à l'établissement d'un autre instrument, d'une portée géographique particulière, à savoir la convention européenne concernant la sécurité sociale des travailleurs migrants. Cette convention a été signée le 9 décembre 1957 et transformée plus tard en un règlement (n° 3) du Conseil de la Communauté économique européenne, signé à Bruxelles le 27 septembre 1958, complété à son tour par un règlement d'application (n° 4), signé également à Bruxelles le 3 décembre 1958.

Après l'entrée en vigueur de ces deux règlements, le ler janvier 1959, le Bureau international du Travail a élaboré l'avant-projet d'accord revisé sur la base d'un questionnaire qui a été distribué en 1957 aux gouvernements intéressés. Cet avant-projet adapte le texte de l'accord à celui des règlements susmentionnés du Conseil de la Communauté économique européenne, en prenant cependant en considération que l'Autriche et la Suisse ne sont pas membres de la Communauté. De plus, l'avant-projet a tenu compte des circonstances particulières aux bateliers rhénans. L'avant-projet a été examiné par une réunion spéciale du Centre administratif qui a eu lieu à Genève en mars 1960 et à laquelle ont participé des délégations autrichienne et luxembourgeoise. Cette réunion a établi un rapport sur ses travaux et a adopté, avec certaines réserves exprimées par quelques-unes des délégations, le projet du nouvel accord concernant la sécurité sociale des bateliers rhénans.

Le Conseil d'administration du B.I.T. a pris note, à sa 145me session (mai 1960) du rapport et du projet susmentionnés et a autorisé le Directeur général à convoquer une conférence gouvernementale des pays intéressés qui serait chargée de mettre au point le texte du nouvel accord. Cette conférence gouvernementale a été convoquée en février 1961.

La sécurité sociale des travailleurs des transports en poste à l'étranger

Beaucoup d'entreprises de transports étendent leur activité au-delà des frontières du pays où elles ont leur siège. A l'étranger, leur personnel ne fait pas seulement de brefs séjours à bord de véhicules; il y travaille aussi dans des dépôts, des bureaux de représentation, des ateliers de réparation. Même si la majorité de ces employés sont ressortissants ou résidants permanents des pays où ces services extérieurs sont installés, bon nombre d'entre eux y ont été transférés de la centrale de l'entreprise pour une période plus ou moins longue.

Cette pratique, fréquente dans les transports maritimes, les chemins de fer et surtout l'aviation civile[1], suscite des problèmes touchant au maintien des prestations de sécurité sociale. Les assurances privées continuent en général à déployer leurs effets. En revanche, la législation nationale sur la sécurité sociale publique ne s'étend que rarement aux assurés prenant un poste à l'étranger et le régime du nouveau pays prévoit normalement un stage à l'arrivée du nouveau résidant.

La Commission des transports internes, au paragraphe 43 du mémorandum n° 51 déjà cité, a déclaré, en 1954, qu'il est souhaitable de faire bénéficier les travailleurs des transports routiers des prestations des assurances sociales. Prenant en considération les cas où, dans un pays donné, il n'y a pas de régime de sécurité sociale, ou un tel régime ne couvre pas tous les risques, elle a attiré l'attention sur deux instruments de l'O.I.T. : la recommandation (n° 67) de 1944 sur la garantie des moyens d'existence et la convention (n° 102) de 1952 concernant la sécurité sociale (norme minimum). Cependant, la partie XII de cette convention visant l'égalité de traitement des résidants non nationaux ne propose qu'une solution partielle et limitée. Consciente de cette lacune, la Conférence internationale du Travail avait adopté, lors même de sa 35me session (1952), une résolution concernant la situation des étrangers et des travailleurs migrants dans le domaine de la sécurité sociale. Dans cette résolution, elle a invité le Conseil d'administration du B.I.T. à considérer toutes mesures appropriées qui permettraient d'établir un instrument international propre à régler cette question pour les étrangers et les travailleurs migrants. Répondant à la préoccupation exprimée dans cette résolution, le Conseil d'administration a recueilli l'avis de la Commission d'experts pour la sécurité sociale. Celle-ci, en 1959, a formulé des suggestions précises quant à la conception d'un instrument international.

La Conférence internationale du Travail, à sa 45me session, qui se tiendra en juin 1961, sera saisie d'un rapport préliminaire du Bureau[2] qui pourra lui servir pour une première discussion (en vue de l'adoption de conclusions définitives en 1962) sur l'adoption éventuelle d'un instrument international qui présentera un intérêt tout particulier pour tous les modes de transports internationaux.

---

[1] O.I.T., Réunion spéciale de l'aviation civile, Genève 1960, Rapport I : Examen d'ensemble des conditions de travail dans l'aviation civile, Genève, B.I.T. 1960, pp. 95-96.

[2] Conférence internationale du Travail, 45me session, 1961, Huitième question à l'ordre du jour, Rapport VIII(1), Egalité de traitement des nationaux et des non-nationaux en matière de sécurité sociale, B.I.T., Genève 1960.

CHAPITRE V

LES CONDITIONS D'EMPLOI DANS L'AVIATION CIVILE

Dès le début de l'activité de l'aviation civile, l'Organisation internationale du Travail s'est préoccupée des conditions de travail offertes aux équipages. Cet intérêt s'est manifesté tout d'abord par des études, auxquelles les gouvernements ont collaboré en faisant connaître au Bureau les mesures législatives et réglementaires en vigueur dans les années trente. En 1938, la Conférence internationale du Travail a pris connaissance, dans un rapport sur la généralisation de la réduction de la durée du travail, d'un chapitre d'information sur les transports aériens[1].

Dès la fin de la deuxième guerre mondiale, l'activité de l'O.I.T. dans le domaine de l'aviation civile a pris une forme concrète. A sa deuxième session déjà, en 1947, la Commission des transports internes priait le Conseil d'administration du B.I.T. de demander au Bureau de préparer une étude des conditions d'emploi dans l'aviation civile "en vue d'une éventuelle coordination d'un code des conditions minima d'emploi" dans cette branche d'activité[2].

A nouveau, la Conférence internationale du Travail, en 1948, s'est occupée de la question et elle a adopté une résolution dans laquelle elle a constaté que les conditions de travail des personnes employées aux transports aériens méritent une attention et une étude spéciales. Elle a invité le Conseil d'administration à charger le Bureau d'entreprendre, en consultation avec l'Organisation de l'aviation civile internationale, des études sur ces conditions[3].

---

[1] O.I.T., Conférence internationale du Travail, 24me session, Genève 1938, Rapport V, partie II, volume II : Généralisation de la réduction de la durée du travail, B.I.T., Genève 1938, pp. 145-146.

[2] B.I.T., Bulletin officiel, vol. XXXI, n° 2, 15 septembre 1948, p. 105; résolution n° 13 (cette résolution porte maintenant le n° 21 dans la liste des conclusions de la Commission des transports internes).

[3] O.I.T., Conférence internationale du Travail, 31me session, Genève 1950, Compte rendu des travaux, B.I.T., Genève 1950, p. 573.

En conséquence, le Bureau, pour la quatrième session de la Commission des transports internes (Gênes-Nervi, 1951), fit figurer dans son Rapport général un chapitre consacré aux conditions d'emploi dans l'aviation civile[1]. La Commission institua un groupe tripartite d'étude sur les conditions d'emploi dans l'aviation civile et, sur rapport de ce groupe, adopta, à l'adresse du Conseil d'administration, un mémorandum n° 40 dans lequel elle exprimait l'avis que les aspects sociaux des conditions d'emploi dans l'aviation civile sont du ressort de l'O.I.T. et mettait en relief trois domaines particuliers : les congés payés, les mesures de sécurité sociale et la durée du travail.

Comme il a été indiqué à la Commission lors de sa sixième session[2], une première réunion spéciale de l'aviation civile, tenue en novembre-décembre 1956 avec la participation de dix représentants des organisations d'employeurs et de dix représentants des organisations de travailleurs de cette branche d'activité, s'est trouvée dans l'impossibilité de formuler des conclusions quelconques. Cependant, le Conseil d'administration du B.I.T., à sa 134me session (mars 1957) décida que l'Organisation devait poursuivre ses efforts. En conclusion d'un large débat, il invita le Directeur général, sur la base des observations qu'il recevrait des gouvernements ainsi que des organisations d'employeurs et de travailleurs au sujet des travaux infructueux de la réunion de 1956, d'étudier la possibilité de convoquer une nouvelle réunion de l'aviation civile, qui serait organisée cette fois sur une base tripartite, c'est-à-dire avec la participation de représentants non seulement des employeurs et des travailleurs, mais également des gouvernements[3].

Cependant, afin de faciliter la préparation de la réunion future, le Conseil d'administration pria le Directeur général de constituer, avec la participation de l'Organisation de l'aviation civile internationale, un groupe de travail composé de deux représentants de gouvernements, deux représentants des intérêts des employeurs et deux représentants des intérêts des

---

[1] O.I.T., Commission des transports internes, 4me session, Nervi 1951 : Rapport général, Rapport I (B.I.T., Genève 1951), pp. 77-96.

[2] O.I.T., Commission des transports internes, 6me session, 1957, Rapport I, point a) et b), Rapport général : Suite donnée aux conclusions des sessions précédentes, Genève, B.I.T. 1956, pp. 203-206.

[3] B.I.T., Procès-verbaux de la 134me session du Conseil d'administration, p. 50.

travailleurs de l'aviation civile et de consulter ce groupe de travail sur la portée exacte qu'il convenait d'assigner aux deux questions que le Conseil inscrivait à l'ordre du jour de la réunion, à savoir :

1. Examen d'ensemble des conditions de travail dans l'aviation civile;

2. Durée du service et périodes de repos du personnel navigant.

Cette consultation préalable se fit en novembre 1959 et elle remporta un plein succès. Les personnalités en cause, dans une atmosphère d'entière compréhension mutuelle, adoptèrent à l'unanimité, au sujet de la portée de ces deux points, un certain nombre de suggestions précises que le Directeur général du Bureau décida d'accepter dans leur intégralité.

Ces deux questions purent ainsi être traitées dans deux rapports du Bureau[1]. Le rapport I a fourni des données en vue d'un examen d'ensemble des conditions de travail dans l'aviation civile, tandis que le rapport II était consacré à un exposé de la réglementation et des problèmes concernant la durée du service et les périodes de repos du personnel navigant.

Il convient d'ajouter que, dans l'étude des diverses questions examinées dans l'un et l'autre des rapports, le B.I.T., en se référant chaque fois qu'il y avait lieu aux travaux de l'O.A.C.I. relatifs aux aspects techniques de l'exploitation des transports aériens, s'est attaché essentiellement à l'examen des aspects sociaux des problèmes posés. Quant aux personnes, les deux études du Bureau ont porté sur les conditions dans lesquelles travaille le personnel navigant (c'est-à-dire les équipages, tant de conduite que de cabine), le personnel au sol se trouvant au service d'entreprises de transports aériens ainsi que, sur certains points, le personnel chargé du contrôle des vols dans les aérodromes et les services de navigation.

A toutes les étapes des travaux résumés ici, le Bureau a reçu une aide constante de la part de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui lui a fourni des études et des documents portant sur les problèmes techniques de l'exploitation des transports aériens et a délégué au siège du Bureau un de ses hauts fonctionnaires pour collaborer à la mise au point des deux rapports.

---

[1] O.I.T., Réunion spéciale de l'aviation civile, Genève 1960, Rapport I, Examen d'ensemble des conditions de travail dans l'aviation civile et Rapport II, Durée du service et périodes de repos du personnel navigant, B.I.T., Genève 1960.

C'est ainsi que s'est trouvée assurée, selon une pratique qui date des débuts mêmes de l'O.A.C.I., une étroite collaboration inspirée par un très large esprit de coopération et fondée, quant aux textes, sur un "Mémorandum d'accord" établi en octobre 1953 par le président du Conseil de l'O.A.C.I. et le Directeur général du B.I.T.

La Réunion spéciale de l'aviation civile de 1960

La nouvelle Réunion spéciale de l'aviation civile a pu ainsi se tenir, en septembre-octobre 1960, avec la participation de délégations tripartites des 18 pays invités et avec l'assistance de deux représentants de l'O.A.C.I.

Le rapport I a fait l'objet d'une discussion générale très large et très ouverte et le rapport II a été examiné par une sous-commission de la durée du service et des périodes de repos du personnel navigant.

Le débat sur ce deuxième point a abouti à l'adoption d'un rapport circonstancié de la sous-commission déjà nommée, et de Conclusions (n° 1) concernant la durée du service et les périodes de repos des membres d'équipage de l'aviation civile. Dans ces conclusions, la Réunion, après avoir rappelé que l'O.A.C.I., qui se préoccupe de la sécurité, régularité et efficacité de la navigation aérienne internationale, a adopté notamment un standard au sujet de la limitation du temps de vol des membres des équipages de conduite, a reconnu qu'il est également opportun d'instaurer, pour des considérations sociales, une limitation de la durée du travail et des périodes minimums de repos. A ce propos, elle a mis l'accent sur les consultations paritaires entre les organisations d'employeurs et de travailleurs. Toutefois, quant à la portée d'une limitation de la durée du travail, une divergence s'est marquée : tandis que les délégués employeurs estimaient qu'il suffisait de limiter soit le temps de vol, soit le temps de service, les délégués travailleurs demandaient que les limitations portent à la fois sur ces deux éléments. Pour cette raison, les clauses y relatives des Conclusions (n° 1) n'ont été adoptées qu'à la majorité des voix, contre l'opposition des délégués employeurs, soit par 57 voix contre 30, avec 2 abstentions.

Quant aux autres conditions de travail dans l'aviation civile, objet du rapport I, la Réunion a adopté huit autres résolutions, à savoir :

Résolution (n° 2) concernant l'action future de l'O.I.T. dans le domaine de l'aviation civile;

Résolution (n° 3) concernant les risques de maladies professionnelles dans l'aviation civile;

Résolution (n° 4) concernant les consultations entre employeurs et travailleurs de l'aviation civile;

Résolution (n° 5) concernant le personnel de l'aviation civile détaché en poste à l'étranger et son rapatriement;

Résolution (n° 6) concernant les conditions d'emploi dans les services de la navigation aérienne;

Résolution (n° 7) concernant la sécurité financière du personnel de l'aviation civile;

Résolution (n° 8) concernant la santé et le confort des équipages à bord des aéronefs;

Résolution (n° 9) concernant les conséquences des changements techniques dans l'aviation civile.

On trouvera un résumé de la discussion générale et des conclusions de la Réunion dans les Informations sociales du B.I.T.[1].

Le rapport de la Sous-commission et les neuf conclusions et résolutions adoptées par la Réunion[2] seront examinés par le Conseil d'administration du B.I.T. lors de sa 148me session (mars 1961). Ces documents, conformément à la collaboration étroite qui s'est établie entre les deux institutions, auront fait dans l'intervalle l'objet d'observations du Conseil de l'O.A.C.I. et c'est en tenant compte de ces observations que seront prises les décisions quant à la suite que l'O.I.T. entendra donner aux diverses demandes présentées par la Réunion.

Sur plusieurs points, la Réunion n'a pas abouti à des conclusions unanimes. En revanche, les représentants des gouvernements, des employeurs et des travailleurs ont tous reconnu la compétence de l'O.I.T. dans ce domaine et, par un franc exposé de leurs vues, ils ont donné une manifestation concrète de collaboration tripartite dans l'étude des problèmes sociaux de leur branche d'activité. Ainsi, la Réunion spéciale de l'aviation civile de 1960 a marqué une étape importante dans l'oeuvre déployée par l'O.I.T. dans le secteur des transports aériens.

---

[1] B.I.T., Informations sociales, publié par le B.I.T., vol. XXV, n° 1, 1er janvier 1961, pp. 2 ss.

[2] O.I.T., Réunion spéciale de l'aviation civile, Note sur les travaux de la Réunion (Genève, 26 septembre - 7 octobre 1960), B.I.T., Genève 1960, document ronéographié ICA/1960/16 revisé.

CHAPITRE VI

L'ASSISTANCE TECHNIQUE DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS INTERNES

Le rôle capital joué par les transports internes dans les pays en voie de développement économique explique les nombreuses demandes d'assistance technique présentées en ce domaine par les gouvernements à l'O.I.T., aux Nations Unies et aux autres institutions spécialisées et organisations participant aux activités d'assistance technique. Lors de ses quatrième et cinquième sessions, la Commission a eu l'occasion de passer en revue les efforts déployés par l'O.I.T. et par d'autres organisations en vue de fournir l'assistance requise. Le rapport général soumis à la quatrième session de la Commission (1951) contenait une description des mesures destinées à lancer le programme élargi d'assistance technique, et notamment de celles qui ont été prises jusqu'en juin 1951 en vue de faciliter le développement des transports par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement, par l'Administration de coopération économique et selon le Plan de Colombo[1].

Selon le désir exprimé par la Commission à l'issue de la discussion dont ce rapport a fait l'objet[2], le Conseil d'administration du B.I.T. a recommandé que le Directeur général rappelle aux gouvernements, en leur communiquant les conclusions de la Commission, que les services du Bureau sont à la disposition des pays où l'amélioration et le développement des transports internes suscitent des problèmes sociaux auxquels il importe de trouver une solution.

Cette question a été examinée à nouveau par la Commission à l'occasion de sa cinquième session (1954) ; un bref exposé relatif à l'action entreprise en vue de développer les transports lui avait été soumis ; il traitait successivement de l'assistance dans le domaine de l'organisation et de la technique des transports, de l'assistance financière et des problèmes de travail. Un rapport général, préparé à l'occasion de la sixième session de la Commission (1957) reprenait cette étude qui portait, cette fois, sur les projets d'assistance technique exécutés en 1955 et 1956, ainsi que sur les demandes formulées pour 1957[3].

---

[1] O.I.T. : Commission des transports internes, 4me session, Rapport I : Rapport général, Genève, B.I.T., 1951 pp. 107-116.

[2] Résolution n° 45 concernant l'assistance technique dans les transports internes.

[3] O.I.T. Commission des transports internes, 6me session, 1957, Rapport I, Question 1 a) et b), Rapport général : Suite donnée aux conclusions des sessions précédentes, B.I.T., Genève, 1956, pp. 174 et ss.

L'objet du présent chapitre est de compléter les renseignements relatifs à la mise en oeuvre de l'assistance technique précédemment fournis aux membres de la Commission. Il n'est toutefois pas inutile de réexaminer brièvement quelques-uns des principes à la base de cette assistance. En effet, dix années se sont écoulées depuis que le programme élargi d'assistance technique a été lancé ; ces années ont permis d'acquérir une grande expérience dans l'octroi de l'assistance technique et de mettre au point de nouvelles méthodes en vue d'assurer son financement ; d'autre part, la composition de la Commission des transports internes a changé quelque peu depuis la dernière session.

Nécessité de l'assistance technique

Il est à peine besoin de souligner que l'intensification de l'industrialisation et du développement économique dans les régions du monde moins développées y suppose l'existence de moyens de transports adéquats. Il faut transporter vers l'intérieur les machines et l'équipement débarqués dans les ports ; les matières premières doivent être régulièrement acheminées vers les fabriques et usines récemment édifiées ; il y a davantage de produits alimentaires, de combustible et de biens de consommation à transporter. Cette intense mise à contribution des services de transport, qu'il s'agisse des docks, des chemins de fer, des routes ou d'autres branches des transports, exige qu'une attention accrue soit vouée non seulement à leur modernisation et à leur extension, mais encore à l'utilisation plus efficace et à un meilleur entretien des installations existantes, ainsi qu'à la formation et au recrutement du personnel. Ces besoins ont incité un grand nombre de pays en voie de développement à adresser des demandes d'assistance technique dans le domaine des transports à une ou plusieurs des institutions spécialisées qui participent, en coopération avec les Nations Unies, aux efforts déployés en vue de favoriser le progrès économique et social.

Un second fait fondamental mérite d'être noté : la multiplication des cas dans lesquels une assistance doit être octroyée aux régions en voie de développement a rendu nécessaire l'augmentation constante des fonds destinés à l'exécution de programmes multilatéraux et bilatéraux d'assistance technique - encore que ces fonds demeurent insuffisants pour faire face à tous les besoins. Parmi les nouveaux aspects qu'a revêtus l'assistance technique depuis la dernière réunion de la Commission, on citera l'inauguration des projets portant sur le développement économique à long terme et financés par le Fonds spécial des Nations Unies, le recours accru par les pays intéressés au système additionnel d'assistance technique à titre onéreux - assistance financée grâce à la création de fonds spéciaux alimentés par ces

pays et gérés pour leur compte - ainsi que le fait que les crédits alloués par l'O.I.T. elle-même et prélevés sur le budget ordinaire relatif aux travaux entrepris en exécution de son programme régulier ont plus que triplé.

L'importance des activités pratiques de l'O.I.T. s'est d'ailleurs accrue dans des proportions telles que le Conseil d'administration a été amené à décider de faire de l'assistance technique un sujet de discussion figurant régulièrement à l'ordre du jour de la Conférence internationale du Travail ; la première des discussions ainsi prévues se déroulera à l'occasion de la 45me session de la Conférence, en juin 1961.

Pour avoir une vue complète des efforts qui sont déployés sur le plan international afin d'octroyer l'assistance technique que requiert l'industrie des transports dans les différents pays, il faut prendre en considération non seulement les activités pratiques de l'O.I.T. dans le domaine du travail, mais aussi celles qu'ont entreprises dans d'autres domaines l'Organisation des Nations Unies et ses institutions spécialisées, et avec lesquelles le programme de l'O.I.T. est étroitement coordonné.

Bien que ce chapitre soit consacré principalement aux activités d'assistance technique de l'O.I.T., les domaines dans lesquels l'Organisation des Nations Unies et ses institutions spécialisées sont compétentes, ainsi que leur action sur le plan pratique, y sont brièvement examinés aussi.

L'activité de l'O.I.T.

Il n'est pas toujours possible, en ce qui concerne les activités de l'O.I.T., d'isoler les avantages que retire l'industrie des transports des programmes généraux de formation professionnelle ou de formation du personnel de maîtrise et des instructeurs, ou des projets en vue de l'augmentation de la productivité à l'échelon national que l'O.I.T. a mis sur pied dans de nombreux pays. Les centres de productivité nationaux, créés avec l'assistance de l'O.I.T. dans des pays tels que la République arabe unie, l'Inde et le Pakistan, sont destinés à encourager l'application des techniques de productivité, non seulement dans le domaine de la fabrication et de la production, mais aussi dans des sphères telles que la distribution et les services des transports. Des projets pilotes ont été entrepris pour démontrer que cette application était possible. Récemment, un projet de ce genre, particulièrement typique, a été mené à bien à la Nouvelle-Delhi ; il s'agissait d'établir que l'efficacité et la régularité des services d'autobus dans la capitale indienne pouvaient être améliorées par l'application de techniques de productivité modernes à la réparation et à l'entretien des véhicules. La formation du personnel en vue d'améliorer l'utilisation, l'entretien

et la réparation du matériel de transport, qu'il s'agisse de matériel pour la construction de routes tel que matériel de type lourd à niveler le sol, de locomotives et de matériel roulant pour les chemins de fer, de moteurs Diesel pour la marine ou de moteurs d'automobiles, continue de représenter une part importante des activités de formation professionnelle entreprises par l'O.I.T. au cours de la période récente.

Transports routiers

L'assistance technique qu'a prêtée l'O.I.T. au cours de ces dernières années aux gouvernements de diverses parties du monde dans le domaine des transports routiers porte sur l'utilisation et l'entretien du matériel de construction de routes, sur la manière de résoudre les problèmes que posent le trafic et la sécurité routiers, ainsi que sur la formation des chauffeurs et des mécaniciens chargés de l'entretien et de la réparation des véhicules. La Birmanie et le Pakistan figurent parmi les pays auxquels avait été ou était fournie une assistance tendant à donner aux opérateurs locaux, aux mécaniciens et aux instructeurs une formation qui leur permette de manipuler, d'entretenir et de réparer convenablement les machines de type lourd à niveler le sol et le matériel de construction de routes. Ces deux pays ont bénéficié, en outre, des conseils d'experts de l'O.I.T. en vue de résoudre des problèmes de trafic et de sécurité routiers, et des ressortissants birmans, indiens et pakistanais ont été parmi les récipiendaires des bourses de l'O.I.T. pour l'étude des méthodes modernes d'entretien des moteurs et de sécurité routière en Australie, aux Pays-Bas, au Royaume-Uni et en Suisse.

Si la formation portant sur une manipulation correcte du matériel coûteux utilisé pour niveler le sol présente un intérêt considérable pour les pays qui cherchent à améliorer leur réseau routier ou à permettre la mise en valeur de nouvelles régions grâce à la construction de routes nouvelles, la nécessité de former, sur une grande échelle, des chauffeurs et des mécaniciens de véhicules à moteur a également été reconnue. Ce besoin s'est manifesté par le grand intérêt qu'a suscité en de nombreuses parties du monde le manuel simplifié à l'intention des chauffeurs et mécaniciens de véhicules à moteur, publié par le B.I.T.[1]. Depuis sa sortie de presse, en 1955, le manuel a été réédité plusieurs fois et il a fait l'objet de traductions en de nombreuses langues. Bien qu'il ait été rédigé

---

[1] O.I.T. : Maintenance and Repair of Motor Vehicles. A Practical Instruction Manual, B.I.T., Genève, 1955. (N'a pas paru en français.)

à la suite d'une recommandation de la Commission économique des Nations Unies pour l'Asie et l'Extrême-Orient, elle-même consécutive à une étude des besoins de l'Asie du Sud-est en matière de formation dans ce domaine, le manuel a pu être utilisé avec profit dans d'autres régions et il a été bien accueilli en Afrique, en Amérique latine et dans le Moyen et le Proche Orient, pays dans lesquels il permet de pallier une absence presque totale de connaissances techniques en ce domaine. Grâce à l'aide de l'Administration de coopération internationale des Etats-Unis, de l'U.N.E.S.C.O. et des ministères du Travail et de l'Education d'un certain nombre de pays, le manuel a été traduit ou est actuellement en cours de traduction dans toute une série de langues, dont l'arabe, le birman, le chinois, l'espagnol, l'hébreu, le turc, ainsi que l'hindoustani et six autres dialectes indiens, pour permettre son utilisation dans les écoles professionnelles et techniques, dans les centres de formation et par les organisations industrielles des pays en cause. Des commentaires favorables ont été émis en Amérique du Nord, en ce qui concerne son emploi dans les écoles, et en Europe où certaines sections du manuel ont été traduites en italien et en néerlandais.

Bien entendu l'O.I.T. a continué à fournir son assistance aux gouvernements dans le domaine de la formation des instructeurs dans la branche automobile, ainsi que dans la formation sur place des mécaniciens et chauffeurs. Des travaux portant sur une formation de ce genre se trouvaient à un stade d'exécution plus ou moins avancé ou avaient déjà été menés à bonne fin en République arabe unie, Bolivie, Brésil, Cambodge, Chine (Taïwan), Colombie, Indonésie, Haïti, Libye, Maroc, Pakistan, Pérou, Soudan, Thaïlande et Turquie. La nature de la formation donnée a été naturellement adaptée dans chaque cas aux circonstances et aux besoins locaux. A Tripoli, en Libye, des cours du soir pour mécaniciens et chauffeurs ont été inaugurés. En République arabe unie, les apprentis reçoivent une formation portant sur la réparation des automobiles et donnée sous la forme d'un cours d'une année, suivi d'un stage contrôlé de deux années dans l'industrie. Au Maroc et en Turquie, les efforts du B.I.T. se sont concentrés sur les méthodes de formation accélérée. Au Brésil, en Colombie et à Haïti, il s'agit avant tout de former des instructeurs, tandis qu'on entreprend sur les hauts-plateaux de la Bolivie et du Pérou la formation de chauffeurs et mécaniciens dans le cadre du programme des Indiens des Andes.

L'équipement, faute duquel une formation convenable n'aurait pu être donnée, a été fourni par l'O.I.T. en cas de nécessité, ou par des entreprises privées pour la réalisation de projets particuliers, ainsi que par des organisations d'employeurs et de travailleurs ou encore par des institutions gouvernementales telles que l'Administration de coopération internationale des Etats-Unis.

Souvent l'examen critique des projets déjà réalisés a fait apparaître des résultats d'ensemble positifs. En Chine (Taïwan), par exemple, où les experts de l'O.I.T. ont contribué à la création d'un centre de formation en technique automobile, 1.726 personnes avaient été formées avant la fin de la mission ; il s'agissait de 841 chauffeurs, 750 mécaniciens, 92 contremaîtres et aides d'ateliers ainsi que de 43 chefs et administrateurs d'ateliers. En outre, neuf bourses furent attribuées à des ressortissants chinois pour étudier les techniques les plus avancées d'entretien et de réparation en Australie, au Royaume-Uni et aux Etats-Unis. On estime que, grâce à l'amélioration des méthodes employées pour les revisions d'ensemble, la vie utile d'un moteur a été prolongée à Taïwan de 35.000 km à 70.000 km ; une batterie remise en état dure maintenant une année au lieu de six à huit mois, et un véhicule à moteur est désormais considéré comme pouvant fournir de 250.000 à 300.000 km grâce à un programme d'entretien régulier et à la mise en pratique par les chauffeurs de meilleures méthodes.

Deux autres entreprises, dont l'une concerne l'Indonésie et l'autre le Pakistan, illustrent bien également l'assistance fournie récemment par l'O.I.T. en vue du développement des transports automobiles. En Indonésie, les experts de l'O.I.T. ont non seulement contribué à la création d'un centre de formation bien équipé pour enseigner les méthodes d'entretien des moteurs, mais sont aussi intervenus activement dans la formation des chauffeurs et des mécaniciens requis pour conduire et entretenir les 100 autobus diesel reçus par le gouvernement de l'Indonésie en exécution du Plan de Colombo, au moment où les experts se préoccupaient de réaliser le projet en question. Les fonctionnaires du service de transport de Djakarta auquel étaient destinés les autobus, reçurent également une formation spéciale propre à les préparer à leur tâche d'encadrement.

Au Pakistan, un expert de l'O.I.T. a aidé le gouvernement à organiser et à mettre en service des ateliers pour la réparation et l'entretien de véhicules à moteur, à mettre sur pied des systèmes de formation pour le personnel de ces ateliers et à procéder à des démonstrations pratiques relatives à l'utilisation de pompes à gas-oil et autres machines dans les ateliers. Les experts firent, au cours de la mission et après une étude approfondie des circonstances locales, des suggestions appropriées relatives au fonctionnement des ateliers dans le Pakistan occidental et oriental, au système de transport dans le secteur de la capitale fédérale, aux moyens de formation et autres problèmes divers posés par les transports, tels que conduite, inspection et récupération de véhicules et contrôle des pièces détachées.

Chemins de fer

En ce qui concerne les transports par rail, l'O.I.T. a continué à donner son aide à un certain nombre de pays en fournissant les conseils d'experts en réglementation du travail[1], et plus récemment en plaçant des stagiaires sélectionnés dans des ateliers de chemins de fer en Europe occidentale ou ailleurs. L'aide accordée sous cette forme a, jusqu'à présent, donné de bons résultats et l'Inde, l'Iran, Israël, la Jordanie, la Turquie et la Yougoslavie en ont été les plus récents bénéficiaires. Les rapports de contrôle établis ultérieurement ont généralement montré que les stagiaires rentrés chez eux mettaient à profit la formation reçue en assumant parfois des responsabilités plus importantes, et qu'ils avaient souvent contribué à l'amélioration des méthodes et des techniques en usage dans leurs propres ateliers.

La Tunisie fournit un exemple d'une autre forme de la coopération de l'O.I.T. avec les autorités nationales en vue de la solution de problèmes techniques urgents quoique d'une portée limitée. En 1956, le gouvernement tunisien requit l'assistance de l'O.I.T. en vue de l'organisation de services d'entretien des chemins de fer, et des ouvriers du pays furent formés pour pouvoir remplacer les spécialistes étrangers. A l'issue d'une enquête effectuée sur place, la création, à Sidi Fath Allah, d'un centre supplémentaire de formation pour ouvriers des ateliers de chemins de fer fut décidée.

Le programme était financé conjointement par le gouvernement tunisien et par l'O.I.T. Le gouvernement équipa les ateliers et constitua un fonds dont l'O.I.T. avait la gestion et qui était destiné à couvrir les dépenses occasionnées par l'envoi d'un expert et de quatre instructeurs internationaux. L'O.I.T. fournit, dans le cadre du programme élargi d'assistance technique, le matériel de démonstration pour le centre en opération et octroya six bourses à des ouvriers tunisiens pour leur permettre de parfaire à l'étranger leurs compétences professionnelles. Le programme fut exécuté en trois années, de 1957 à 1959.

Une étude préliminaire approfondie fut effectuée en ce qui concerne les tâches pour lesquelles les ouvriers devaient être formés et les exigences particulières se rattachant à chacune des spécialités suivantes : fraisage, ajustage, tournage et mécanique diesel. Les candidats furent choisis parmi les ouvriers déjà employés par les chemins de fer ou venant de l'extérieur.

---

[1] Ainsi au gouvernement du Honduras, en vue de la préparation d'un décret sur les conditions de travail des cheminots devenu ensuite partie intégrante du Code du travail de ce pays. Voir B.I.T., Série législative, 1957, Honduras 1, abrogé et remplacé par Série législative, 1959, Honduras 1, Chap. VII.

Plusieurs séries de cours, d'une durée moyenne de neuf mois, furent organisées avec le concours d'instructeurs internationaux qui avaient déjà préparé le programme ainsi qu'une série d'exercices gradués. Chaque instructeur international formait simultanément un instructeur national qui pût prendre sa place une fois le projet d'assistance technique mené à bien. Les ouvriers ainsi formés étaient affectés à de nouveaux postes selon les résultats obtenus par eux et leur expérience antérieure.

Quand les besoins les plus urgents des services officiels des chemins de fer tunisiens eurent été satisfaits, le centre fut pris en charge par le département des affaires sociales. Ses activités sont maintenant coordonnées avec celles d'autres centres pour la formation des adultes. Parallèlement à l'organisation de nouveaux cours pour la formation des ouvriers des chemins de fer, la création de cours destinés à la spécialisation de travailleurs d'autres industries est envisagée.

Les efforts de l'O.I.T. pour aider à la solution du problème social urgent qu'ont posé les chemins de fer péruviens fournissent l'exemple d'un autre type d'assistance technique.

En juillet 1957, le ministre du Travail du Pérou pria le Directeur général d'envoyer un expert pour aider au règlement d'un conflit du travail. Ce conflit remontait au mois d'avril 1957, date à laquelle les syndicats, représentant quelque 3.500 travailleurs des chemins de fer employés par la Peruvian Corporation Limited sur la ligne du Pérou du Sud, demandèrent une augmentation des salaires à la compagnie, ainsi que d'autres concessions portant sur l'horaire de travail, les heures supplémentaires, les allocations familiales, les vacances, les jours de repos, le logement, la sécurité et autres conditions de travail. Après l'échec de plusieurs tentatives de conciliation, une grève éclata et elle se transforma en une grève générale s'étendant à l'ensemble de la province d'Arequipa et risquant de compromettre l'économie du Pérou du Sud. Vu la gravité de la situation, un comité indépendant de médiation fut constitué par le maire d'Arequipa, comité qui réussit à persuader les travailleurs de mettre un terme à la grève en leur promettant d'examiner toutes leurs revendications et de faire des recommandations relatives aux mesures à prendre à cet égard par la société ou par le gouvernement. C'est dans ces circonstances que, à la suite d'une suggestion faite par un de ses membres, le Président du comité sollicita l'avis du gouvernement péruvien en indiquant que le comité apprécierait tout spécialement une aide éventuelle d'un expert du B.I.T.

C'est ainsi que, sur la requête du gouvernement, un fonctionnaire du B.I.T. fut envoyé à Lima.

Après une étude approfondie de la situation, le représentant du B.I.T. formula une série de recommandations détaillées susceptibles d'apporter une solution au conflit. Se fondant sur la résolution relative aux relations industrielles dans les transports internes adoptée à l'unanimité par la Commission des transports internes de l'O.I.T. lors de sa seconde session en 1947, ces recommandations prévoyaient, entre autres, la création de trois comités permanents mixtes chargés respectivement de l'examen des revendications collectives, des problèmes du bien-être et des questions de sécurité. Les recommandations faites par le représentant du B.I.T., auxquelles un autre conseiller délégué au comité par le gouvernement souscrivit entièrement, furent adoptées à l'unanimité par le comité de médiation et acceptées par la Peruvian Corporation et par le syndicat représentant les travailleurs des chemins de fer. Il fut ainsi mis un terme au conflit et l'harmonie et la coopération entre les parties en cause furent rétablies. Le gouvernement, la Direction des chemins de fer et les syndicats intéressés exprimèrent tous leur profonde gratitude pour la collaboration fournie par le B.I.T. en vue du règlement de ce grave conflit.

Navigation fluviale

Les principaux efforts du Bureau dans le domaine des transports fluviaux ont eu pour objet de faire face aux besoins croissants des pays de l'Asie du Sud-Est en ce qui concerne la formation dans le domaine de l'entretien et de la réparation des moteurs diesel de marine, utilisés sur l'important réseau fluvial de cette région.

Organisé d'abord à l'échelon national pour la Birmanie et transformé ensuite en projet régional pour l'ensemble de l'Asie du Sud-Est, le centre de Rangoon destiné à préparer des techniciens en équipement diesel pour la marine, fut transmis officiellement au gouvernement de la Birmanie par l'O.I.T. en juillet 1960. Plus de 100 techniciens ont suivi les quatre cours de formation régionaux donnés au centre depuis 1956. Le cinquième cours régional, qui s'est déroulé en 1960-1961 et qui a été donné entièrement par des instructeurs birmans, a été suivi par des élèves venant de Bornéo du Nord, de l'Inde, des Iles maldives et du Pakistan. Les spécialistes birmans responsables du cours avaient été formés à l'étranger grâce à des bourses de l'O.I.T. après avoir travaillé comme "contre-parties" des experts du B.I.T. qui avaient participé à l'activité du centre. Bien que le B.I.T. n'assume plus la responsabilité technique du centre, l'expert principal du B.I.T. doit demeurer en Birmanie jusqu'à la fin de 1961. Outre ses fonctions en tant que conseiller auprès du centre, sa tâche principale sera d'aider à réorganiser les chantiers navals proches de Dalla, où les moteurs

diesel pour la marine utilisés sur les voies fluviales internes birmanes sont amenés en vue de leur revision et réparation, de manière qu'au moins 150 moteurs soient revus sur ces chantiers chaque année.

L'expérience acquise à la faveur de la création du centre de Rangoon a aidé le Bureau à donner suite à une requête analogue émanant du gouvernement du Pakistan qui sollicitait des conseils en ce qui concerne la mise sur pied du centre destiné à former des spécialistes en moteurs diesel pour la marine dans le Pakistan oriental. Les conseils de l'expert, qui avait été affecté à ce projet par l'O.I.T., ont porté sur la formation théorique et pratique des mécaniciens chargés de l'entretien et de la réparation des bateaux équipés de moteurs diesel assurant le transport fluvial interne, et sur la possibilité de recourir temporairement aux moyens de formation en ce domaine qui existaient déjà dans le pays. Des propositions, concernant la création d'un centre de formation spécial permanent à cet effet, ont été formulées ; en outre, des plans et estimations relatifs aux locaux nécessaires et à l'équipement et à l'outillage requis - y compris les pièces détachées - furent préparés parallèlement.

La formation envisagée devait s'étendre à 50 étudiants à la fois, le cours s'étendant sur deux années. L'équipement nécessaire, comprenant une rampe de lancement, a été fourni par le B.I.T.

Le B.I.T. examine actuellement des demandes d'assistance de plusieurs autres pays en vue de la création de moyens de formation analogues.

Travailleurs des docks

Depuis la dernière session de la Commission, le Bureau international du Travail a mené à bien un certain nombre de projets d'assistance technique se rattachant au domaine du travail dans les docks.

A la requête du gouvernement de Ceylan, par exemple, un expert du B.I.T. a été envoyé à Colombo en 1957 afin de procéder à une étude relative à l'équipement et aux méthodes de chargement et déchargement dans le port de Colombo et de donner un avis en ce qui concerne la manière dont cet équipement et ces méthodes pourraient être améliorés en vue d'accélérer le va-et-vient des navires[1].

---

[1] O.I.T., Programme élargi d'assistance technique : Report to the Government of Ceylon on Cargo Handling in the Port of Colombo, ILO/TAP/Ceylon/R.13, Genève, 1958. (En anglais seulement.)

Au Soudan, un expert du B.I.T. a aidé le gouvernement à mettre au point des textes réglementant le travail dans les docks, et relatifs en particulier aux conditions de travail, à l'inscription des dockers et aux méthodes de répartition de la main-d'oeuvre ; il a également contribué à l'élaboration de règlements concernant l'hygiène et la sécurité professionnelles de cette catégorie de travailleurs. Une bourse fut octroyée à un ressortissant soudanais dans le cadre de ce projet pour lui permettre d'étudier les problèmes se rattachant au travail dans les docks.

Un autre expert du B.I.T. a dirigé des cours de formation s'adressant à des apprentis dockers au Pakistan. Un fonctionnaire d'un port cypriote put, avec l'aide d'une bourse du B.I.T., étudier les méthodes d'organisation et de régularisation de la main-d'oeuvre dans les docks qui sont en usage en République fédérale d'Allemagne, en Italie, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni.

En Amérique latine, le B.I.T. a coopéré avec d'autres institutions spécialisées des Nations Unies en vue de la mise sur pied, à l'intention de cinq républiques d'Amérique centrale, d'un recueil de directives uniformes applicables au travail dans les ports et docks. Le projet ainsi préparé, et qui devait être examiné par la Sous-commission des transports de l'Amérique centrale de la Commission économique des Nations Unies pour l'Amérique latine, contient des dispositions relatives à la formation professionnelle, aux méthodes propres à assurer la sélection et le bien-être des dockers, et des annexes traitant de l'hygiène et de la sécurité ainsi que de la régularisation de l'emploi[1].

Coopération avec l'Organisation des Nations Unies et ses institutions spécialisées

Ainsi qu'il a déjà pu être constaté, nombre des travaux entrepris par le B.I.T. dans le domaine des transports internes ont pour objet de donner suite à des recommandations des commissions économiques régionales des Nations Unies et sont exécutés en étroite collaboration avec celles-ci. Le Bureau continue à suivre avec un grand intérêt l'oeuvre entreprise dans le domaine des transports internes par les institutions internationales intéressées et attire, si besoin est, leur attention sur les problèmes sociaux et les problèmes de travail que peuvent poser certains des projets. De leur côté, ces organisations font souvent appel à la coopération ou aux avis du B.I.T. dans les questions qui sont de sa compétence[2].

---

[1] Disposiciones para la Legislacion y Reglamentacion Poruaria Uniforme en Centroamerica (United Nations Technical Assistance Programme, TAO/LAT/28).

[2] Voir notamment Chapitre I, Section D ci-dessus.

C'est ainsi, par exemple, qu'ont eu lieu des négociations très poussées entre le Bureau et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement au sujet de l'inclusion, dans une équipe d'experts envoyée par la Banque mondiale en Argentine en vue de la planification des transports, d'un conseiller en matière de main-d'oeuvre. Le groupe en question a été envoyé par la Banque en Argentine pour conseiller le gouvernement en vue de l'établissement d'un plan général de développement de l'ensemble des transports nationaux, chemins de fer, routes, voies de navigation internes et ports. La tâche de l'expert en matière de main-d'oeuvre consiste à conseiller l'équipe de la Banque mondiale à l'égard des problèmes de travail et des aspects sociaux très importants que pose le travail entrepris par elle. A la suite de l'échange de vues auquel ont procédé la Banque mondiale et le B.I.T., il a été décidé que l'expert serait nommé par la Banque mondiale sur la recommandation du B.I.T., qu'il serait mis au courant de tous les éléments intéressant sa mission au quartier général du B.I.T. et que les différents services du Bureau seraient à sa disposition pour lui donner tout avis ou élément d'information dont il pourrait avoir besoin.

Il va de soi que les domaines dans lesquels l'Organisation des Nations Unies et les institutions spécialisées sont respectivement compétentes, en ce qui concerne l'assistance technique aussi bien que d'autres questions, sont clairement définis de manière à éviter tout gaspillage des efforts qui pourrait résulter d'empiètements et de doubles emplois[1].

L'Administration de l'assistance technique des Nations Unies

Le programme des transports et communications des Nations Unies, exécuté par l'Administration de l'assistance technique des Nations Unies, s'étend à l'assistance fournie pour l'établissement de routes, de voies navigables internes, de chemins de fer nouveaux ou pour l'amélioration de ceux qui existent déjà ; il vise les ports et la navigation, la préparation de codes maritimes et portuaires, les communications postales et la modernisation de l'équipement mécanique et des systèmes de sécurité, l'amélioration du fonctionnement technique et administratif, la signature d'accords intergouvernementaux propres à faciliter les transports et communications entre pays.

---

[1] Voir, entre autres sources, Bureau de l'assistance technique, Nations Unies : Le programme élargi d'assistance technique pour le développement économique des pays sous-développés, New-York, 1958.

Parmi les projets les plus représentatifs dont s'est chargée l'Administration de l'assistance technique des Nations Unies figurent les suivants : avis au gouvernement de l'Afghanistan sur les problèmes techniques et administratifs posés par l'établissement d'un réseau routier de base ; avis relatif au drainage de la rivière, aux problèmes que pose l'ensablement et à la manière d'augmenter la profondeur de l'eau dans le port de Chittagong par l'intermédiaire duquel est exporté le jute du Pakistan oriental ; préparation de plans pour l'extension du réseau routier en Bolivie ; aide, dans le cadre d'une mission importante envoyée au Salvador, relative à l'amélioration du réseau routier et ferroviaire de ce pays et assistance au gouvernement en vue de la simplification des méthodes tendant à réglementer les tarifs, les conditions d'emploi, la main-d'oeuvre, et les salaires, de l'organisation du contrôle du trafic ainsi qu'à l'égard d'autres problèmes se rattachant aux transports internes ; avis donné au gouvernement de la Jordanie relativement aux installations et à l'équipement nécessaires pour faire d'Agaba un port commercial ; avis fourni au gouvernement de l'Indonésie en vue du renforcement des différents services du ministère de la Marine marchande, complété par l'assistance fournie à la compagnie de navigation dépendant du gouvernement ; aide octroyée au Japon en vue de la construction et de l'entretien de routes par temps de gel.

L'Organisation de l'aviation civile internationale

Les travaux d'assistance technique de l'Organisation de l'Aviation civile internationale ont pour but en premier lieu d'assurer la mise sur pied dans chaque pays de services de base propres à permettre le développement d'une aviation civile efficace. Ainsi, l'O.A.C.I. est conduite tout d'abord à octroyer aux gouvernements une aide en vue d'améliorer les services au sol, en particulier les aérodromes, le contrôle du trafic aérien, les communications radio, l'équipement de radio-navigation et météorologie aéronautique. L'Organisation aide en outre les gouvernements à assurer la sécurité des transports publics aériens grâce à l'inspection des appareils, à des attestations de navigabilité, à la remise de brevets au personnel navigant et autre, à la mise en vigueur de règles régissant l'activité des lignes aériennes opérant officiellement sur leur territoire, et à la mise au point de moyens propres à faciliter les enquêtes relatives aux causes d'accidents. Enfin les gouvernements peuvent avoir besoin de conseils pour l'élaboration de lois nationales régissant la navigation aérienne et susceptibles de constituer une base légale pour les activités de l'aviation civile, ou bien en vue de la création de services administratifs destinés à s'acquitter des tâches techniques, économiques ou autres qui leur incombent dans le domaine des transports aériens[1].

[1] Comité d'assistance technique des Nations Unies : Rapport annuel du Bureau de l'assistance technique pour 1959, Conseil économique et social : document officiel, 30me session, supplément n° 5, New-York 19.., pp. 31-32.

Au Mexique, par exemple, l'Organisation a fourni un certain nombre d'experts et d'instructeurs devant participer à l'activité d'un centre d'aviation pour la formation du personnel au sol. Ce centre, qui se rattachait au projet mexicain, offre maintenant une possibilité de formation dans les matières intéressant le personnel à terre à des élèves originaires d'autres pays de langue espagnole de la région. L'Organisation octroie des bourses à cet effet. Un centre de formation analogue a été créé au Caire pour accueillir des élèves des pays de langue arabe du Moyen-Orient.

Au Pérou, une assistance a été accordée pour la création d'une école d'aviation civile, pour la mise en service de l'aérodrome et des bâtiments fournis par le gouvernement pour la réunion de l'équipement de formation, pour le recrutement du personnel, la sélection des étudiants et la préparation du matériel de formation[1].

Une équipe d'experts des télécommunications aéronautiques a été envoyée récemment en Asie du Sud-Est afin de faire rapport et de donner un avis en ce qui concerne les mesures à long terme devant être prises pour améliorer le réseau régional actuel d'installations et de services aériens.

Les transports à longue distance, que ce soit par mer, par terre ou par air, ne sont pas concevables en l'absence de deux services qui, bien qu'auxiliaires, présentent une importance primordiale. En fait, les transports à longue distance, en particulier les transports aériens n'auraient pas été possibles sans eux. Il s'agit des communications et de la météorologie. Lors des discussions relatives à l'assistance technique dans le domaine des transports internes, il convient donc de faire mention de deux autres organisations spécialisées qui participent également au programme élargi d'assistance technique.

L'Organisation météorologique mondiale

Les requêtes d'assistance technique se rattachant à la météorologie qui ont été reçues jusqu'à présent peuvent être classées en trois catégories principales : 1) spécialisation accrue de certaines branches de services météorologiques existant déjà ; 2) projets de création de services météorologiques là où de tels services n'existent pas encore, ou réorganisation et intégration

---

[1] En ce qui concerne l'assistance technique donnée par l'O.A.C.I. dans le domaine de la formation, voir O.I.T., Réunion spéciale de l'aviation civile, Genève, 1960, Rapport I, Examen d'ensemble des conditions de travail dans l'aviation civile, Genève, B.I.T. 1960, chapitre III, pp. 53 et ss.

de services météorologiques particuliers sous forme d'un service météorologique national ; et 3) application de la météorologie aux problèmes particuliers que pose le développement économique.

En Libye, par exemple, l'O.M.M. a été priée de faire des recommandations en vue de la création d'un centre météorologique national, d'en énoncer les normes techniques et opérationnelles et de préparer un programme de formation.

En Irak, un expert de l'O.M.M. a été nommé pour conseiller le gouvernement en vue de la création d'une radio-sonde et de stations de radio-vent. Les stations ont été mises en opération et un personnel partiellement local a été formé en vue d'assurer leur fonctionnement. Un manuel d'instructions pour les radio-sondes et un manuel d'instructions relatif aux stations de radio-vent, l'un et l'autre en arabe, ont été élaborés et permettent de faire face aux besoins des autres pays de langue arabe dans le même domaine.

L'Union internationale des Télécommunications

Les objectifs principaux de l'assistance technique dans le domaine des télécommunications sont les suivants : 1) étude d'ensemble du système de télécommunications ; 2) élaboration de plans tendant à son amélioration ou à son extension ; 3) mise au point de spécifications en vue de l'achat d'un nouvel équipement et de l'examen des offres des fournisseurs éventuels; 4) installation du nouvel équipement et adaptation du vieil équipement au nouveau ; 5) préparation d'instructions en vue de la modernisation des méthodes de télécommunications employées ou de l'adaptation de ces méthodes à un réseau plus étendu et à un nouvel équipement ; et 6) formation du personnel technique et des opérateurs.

En Iran, une équipe de quatre experts a effectué une enquête relative aux services postal et des télécommunications et a émis un avis en ce qui concerne l'installation et l'entretien de lignes télégraphiques et téléphoniques, la rédaction des statuts de la compagnie des téléphones nationalisée et la formation des étudiants à l'école des postes, télégraphes et téléphones. En Malaisie, une mission a donné des conseils en vue de l'amélioration des communications téléphoniques par le recours à des liaisons par ondes courtes. Au Liban, des experts en radiodiffusion ont établi les plans et énoncé les normes à observer pour l'installation d'un réseau de radiodiffusion important. En Syrie, des experts ont aidé le gouvernement à résoudre les problèmes se rattachant à l'amélioration du réseau téléphonique. Au Pakistan, des experts ont contribué à l'étude des méthodes permettant d'améliorer les câbles téléphoniques,

les échanges téléphoniques et les communications par radio. Des spécialistes des radio-communications assistent également les gouvernements de la Bolivie et du Paraguay. En Afrique, l'U.I.T. a accordé son aide à l'Ethiopie, à la Libye et à la République arabe unie.

La Banque internationale pour la Reconstruction et le développement

La B.I.R.D. occupe, pour autant qu'il s'agisse d'assistance technique, une place spéciale parmi les organisations internationales. Il s'agit d'une institution spécialisée selon les termes de la Charte des Nations Unies, mais on a reconnu en même temps qu'elle doit fonctionner d'une manière indépendante. Bien qu'elle se tienne en contact étroit avec l'Administration de l'assistance technique des Nations Unies et avec d'autres institutions spécialisées, elle n'est pas membre du Bureau de l'assistance technique, étant donné que ses activités, pour autant qu'on peut les résumer aussi brièvement, se rattachent exclusivement au développement des pays insuffisamment développés.

Si les premiers prêts de la Banque ont été accordés pour aider à la reconstruction des pays d'Europe occidentale après la guerre, la Banque, depuis 1948, a surtout prêté des fonds destinés à assurer le financement à long terme de projets productifs dans les pays moins développés du monde. Jusqu'en juin 1960, le montant le plus élevé prêté par la Banque, soit 1.492 millions de dollars, avait été consacré au développement de l'énergie électrique. Les prêts de la Banque dans le domaine des transports ont atteint un montant presque aussi élevé. Un total de 1.451 millions de dollars a été prêté à trente pays pour être consacré aux transports par rail, par route et par air, à l'aménagement des ports et des voies navigables, aux transports maritimes et aux pipe-lines. Sur ce total, 777 millions de dollars ont été prêtés à quatorze pays différents en vue de l'amélioration de leurs chemins de fer. Bien que la plupart des fonds aient été utilisés pour acheter des locomotives ou du matériel roulant, les prêts contribuent également au financement de la construction de nouvelles lignes ferroviaires et d'ateliers de réparation dans certains pays, et à celui de programmes de réorganisation dans d'autres. L'Inde a reçu des prêts se montant à 257 millions de dollars pour la modernisation et l'extension de son réseau de voies ferrées.

Sur les prêts affectés au transport, un montant de 325 millions de dollars devait financer l'équipement et les services destinés à l'amélioration des transports routiers. Dans dix pays d'Amérique latine, les prêts contribuent au financement de projets portant sur la construction, la réorganisation et l'entretien de près de 50.000 kilomètres de routes. En Afrique,

les prêts sont utilisés pour l'amélioration de routes essentielles en Ethiopie, au Ruanda-Urundi et au Congo (Léopoldville); le prêt le plus élevé qui ait été consenti jusqu'à présent dans le domaine des routes est un prêt de 72 millions de dollars destiné à la construction ou à l'amélioration d'environ 3.000 kilomètres de routes en Iran. La Banque a prêté des fonds pour financer des améliorations portuaires en Belgique (prêt dont les voies navigables internes ont également bénéficié), Birmanie, Equateur, Inde, Nicaragua, Pakistan, Pérou, Turquie, Thaïlande, Soudan et Yougoslavie ; pour l'acquisition de navires aux Pays-Bas et d'avions commerciaux aux Pays-Bas, en Australie et en Inde. Un prêt récent a été consenti en vue de l'amélioration du Canal de Suez ; il doit permettre d'ouvrir cette importante voie navigable à des navires de plus fort tonnage et de fournir un meilleur service aux bateaux en transit. D'autres prêts ont été affectés à des pipe-lines pour du gaz naturel au Pakistan et à un pipe-line au Sahara[1].

---

[1] The World Bank, Policies and Operations, International Bank for Reconstruction and Development, Washington, juin 1960, p. 62.

PARTIE III

EVENEMENTS ET PROGRES RECENTS DANS LES TRANSPORTS INTERNES

CHAPITRE VII

COORDINATION NATIONALE ET INTEGRATION REGIONALE DES TRANSPORTS

La question de la coordination des divers moyens de transport reste d'une grande actualité.

La Commission des transports internes s'en est occupée déjà à trois reprises, et elle a adopté trois résolutions à ce sujet[1]. Pour préparer les travaux de la Commission et pour la tenir au courant de l'évolution du problème, le Bureau a traité de la coordination des transports dans une étude de 1951 et dans les rapports généraux qu'il a présentés à la Commission à l'occasion de ses 5me et 6me sessions[2]. Il sera fourni ci-après un aperçu de quelques éléments de l'évolution récente et un résumé des informations fournies par plusieurs Etats Membres de l'O.I.T.

---

[1] Voir B.I.T., Bulletin officiel, vol. XXXI, n° 2, 15 septembre 1948, résolutions n^{os} 2 et 12 (qui portent maintenant les n^{os} 10 et 20) ; vol. XXXIV, n° 2, 20 décembre 1951, résolution n° 37.

[2] O.I.T., Commission des transports internes, 4me session, Gênes, 1951, Rapport II, La coordination des transports : problèmes de travail ; idem, 5me session, Genève, 1954, Rapport I, point 1 a) et b), Rapport général : Suite donnée aux conclusions des sessions précédentes, pp. 4 à 37 et Rapport I, point 1 c), Rapport général : Evénements et progrès récents dans les transports internes, pp. 36-59; idem, 6me session, Hambourg, 1957, Rapport I, point 1 a) et b), Rapport général : Suite donnée aux conclusions des sessions précédentes, pp. 21-36.

La notion de la coordination

Qu'entend-on par coordination des transports ?

Dans la résolution n° 37 par laquelle elle a formulé un exposé systématique des préoccupations que lui inspirait cette question, la Commission a rappelé que "les gouvernements, en vue d'assurer la meilleure utilisation des ressources nationales, s'efforcent de promouvoir une politique propre à réaliser une coordination effective des transports et d'établir les conditions dans lesquelles différentes branches de transport peuvent contribuer de façon efficiente et économique aux besoins de la communauté".

De son côté, dans une étude de 1958[1], le secrétariat du Comité des transports intérieurs de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe indique que "coordonner les transports, c'est choisir les investissements et utiliser les moyens de la façon la plus avantageuse possible pour la collectivité" et ajoute qu'une bonne coordination des investissements suppose que le trafic va au mode de transport le plus approprié. L'objet de toute politique de coordination est de diminuer le coût du transport ou de l'organiser de la façon la plus économique, en s'occupant d'assurer la rentabilité globale de l'appareil de transport et non la rentabilité directe de chacune des branches.

Economie planifiée et économie concurrentielle

Les moyens employés pour assurer la coordination des différentes branches des transports varient naturellement selon qu'il s'agit de pays à économie totalement planifiée, de pays où certaines branches seulement des transports sont l'objet d'une planification, enfin de pays à économie complètement concurrentielle.

Dans les pays à économie planifiée, les investissements sont prévus en principe par le "plan", selon des prévisions de trafic ; la politique tarifaire a pour objectif que le mode de transport dont le coût économique est le plus faible offre également le tarif le plus bas mais, au surplus, des mesures directes

---

[1] Nations Unies, Commission économique pour l'Europe, Comité des transports internes, La coordination des transports, Note du Secrétariat, document W/TRANS/247, 10 juin 1958, par. 1.

sont prises pour fixer la répartition du trafic sur les parcours desservis par plus d'un mode de transport[1]. Les notions des investissements et du coût économique ont fait l'objet, de la part du gouvernement de l'U.R.S.S., d'une explication[2] d'où il ressort que les différents modes de transport doivent être comparés selon la productivité sociale du travail, selon "la somme de main-d'oeuvre qu'absorbent les processus de transport" ... "On peut fort bien concevoir tel ou tel cas d'espèce concret où il y aura lieu de donner la préférence à un mode de transport un peu plus coûteux en dépenses matérielles, mais qui permet d'effectuer le transport considéré en consommant moins de main-d'oeuvre. En fin de compte, cette économie peut être appelée à jouer un rôle décisif, étant donné que les biens matériels ne sont autre chose que du travail "passé", incorporé dans ces biens. C'est pourquoi il nous semble que, si l'on veut formuler d'une manière générale les objectifs de la coordination, il convient d'insister sur le choix du mode de transport qui implique un volume optimum de dépense en travail, tant présent que passé."

Dans les pays à économie complètement concurrentielle, la concurrence devrait par principe susciter d'elle-même une situation où les tarifs reflètent les coûts économiques, mais encore faut-il que la concurrence ne soit pas faussée au départ. L'égalité de concurrence suppose la neutralité fiscale, le remboursement aux entreprises des charges étrangères au coût économique du transport, la suppression de toute subvention directe ou indirecte et le paiement par chaque entreprise des charges d'infrastructure qui lui incombent.

Dans le cas le plus fréquent, à vrai dire, un ou plusieurs modes de transport obéissent pour une part dans leur gestion à des considérations autres que celles de pure concurrence économique et, dans la plupart des pays à économie dite concurrentielle, la recherche d'un bon rendement économique et la position-clé qu'occupent les transports dans l'activité nationale font appel à une action ou à une abstention réfléchies des pouvoirs publics, dont on trouvera plusieurs exemples dans la partie du présent chapitre consacrée aux politiques nationales de transport. Aussi a-t-on pu dire que, même dans les pays à économie essentiellement concurrentielle, on est loin, dans le domaine des transports, d'une économie strictement libérale[3].

---

[1] Nations Unies, Commission économique pour l'Europe, Comité des transports internes, La coordination des transports, Note du Secrétariat, document W/TRANS/247, 10 juin 1958, par. 4 et 15.

[2] Nations Unies, document TRANS/Doc. séance 39, 10 décembre 1959, pp. 2-3 ; W/TRANS/275, 3 août 1960 et W/TRANS/277, Première partie, 6 septembre 1960.

[3] Voir par exemple exposé de M. John Favre, directeur général des C.F.F., dans Le Cheminot, Berne, 15 janvier 1960, p. 3.

On sait aussi combien la réalisation des conditions ci-dessus énumérées d'une égalité de concurrence est malaisée, et combien est discutée la portée de chacune des notions invoquées ; c'est le cas notamment de la neutralité fiscale (par exemple quant à l'imposition des carburants) et des charges étrangères à l'entreprise (régimes de pensions de certains réseaux ferroviaires, électrification commandée par un souci de défense économique ou militaire, obligations de service public qui grèvent le plus souvent les chemins de fer). Mais c'est principalement sur le problème des frais d'infrastructure que la controverse est le plus vive, entre "le rail" et "la route" notamment.

A cela s'ajoute une autre considération, qui joue aussi dans de nombreuses branches de l'activité économique : la nécessité d'apporter certaines restrictions à la libre concurrence, afin d'éviter une instabilité nuisible à l'ensemble de l'économie du pays. D'où une tendance des pouvoirs publics non seulement à tolérer mais même à encourager une certaine organisation des professions de transporteurs et à étendre le régime de la concession.

Or le régime de la concession (qui peut prendre la forme du monopole) tend à susciter et à maintenir des droits acquis. Cette conséquence est particulièrement manifeste lorsque l'évolution technique donne naissance à de nouveaux modes de transport et qu'une pléthore de moyens de transport vient réduire les possibilités d'activité rentable des modes anciens, comme c'est le cas, d'une façon générale, des chemins de fer.

La spécialisation des modes de transport

Si, il y a un peu plus d'un siècle, l'invention du bateau à vapeur et du chemin de fer a ouvert une ère de transports à moindre prix qui a eu de vastes répercussions dans les économies nationales en voie d'industrialisation et dans une économie mondiale où la spécialisation devait multiplier les échanges, l'invention du moteur à explosion a donné, à notre époque, un essor rapide aux transports routiers puis à l'aviation, et a mis fin à la situation de monopole de fait du chemin de fer et de la navigation.

L'économie des transports est entrée, comme beaucoup d'autres activités économiques, dans un régime de spécialisation et la coordination des transports devrait précisément assurer une spécialisation rationnelle. Tout compte fait, la recherche d'une politique coordonnée en matière de transports répond au souci de

remédier à la crise qui frappe ou menace, le plus souvent, le chemin de fer ou la navigation intérieure. Pour ce qui concerne le chemin de fer, l'opinion est fréquemment exprimée qu'il doit donc "se spécialiser sur quelques-uns de ses atouts les plus marquants, comme le font l'automobile, l'avion, le bateau, et, d'une manière particulièrement frappante, l'oléoduc"[1]. Il restera "l'épine dorsale du transport" mais il doit procéder à une profonde réorganisation technique et commerciale, se spécialiser dans les transports pour lesquels il est le mieux qualifié, être de plus en plus "un instrument de production en grande série de tonnes kilométriques et de voyageurs-kilomètres"[2].

La réorganisation technique et commerciale des réseaux ferroviaires répond d'ailleurs aux préoccupations permanentes des exploitants ; "loin de se stabiliser, comme on pouvait le craindre après une période d'évolution aussi longue que l'a été le XIXme siècle, le chemin de fer s'est complètement transformé depuis quelques années"[3]. Cette évolution technique, considérée sous l'angle social, entre précisément dans le cadre du point 3 de l'ordre du jour de la présente session de la Commission des transports internes. On verra en consultant le rapport consacré à ce point que, dans de très nombreux pays (par exemple la République fédérale d'Allemagne, l'Argentine, la Belgique, la Bolivie, les Etats-Unis, la France, la Grèce, l'Inde, l'Italie, le Japon, le Pakistan, le Royaume-Uni, la Suisse), cette incessante revision des techniques et des méthodes d'exploitation est encore confirmée par des plans de modernisation qui se trouvent, naturellement, à des stades divers de préparation ou de réalisation, selon le réseau. Fréquemment, la considération d'une réforme des chemins de fer conduit à l'élaboration de toute une politiique nationale des transports (par exemple, en République fédérale d'Allemagne, au Royaume-Uni), ou à un partage de fait du trafic, par l'abandon notamment de lignes ou services ferroviaires peu rentables (par exemple aux Etats-Unis).

---

[1] Voir l'exposé du chef du Département fédéral suisse des postes et des chemins de fer au Congrès de la Fédération suisse des cheminots dans Le Cheminot, Berne, 29 mai 1959, pp. 2-3.

[2] Nations Unies, W/TRANS/247, op. cit., par. 47.

[3] "Le chemin de fer d'aujourd'hui est moderne" par Charles Boyaux, directeur général de la S.N.C.F., L'année ferroviaire 1958, Paris, Plon, 1958, pp. 1 et ss. ; Modern Transport, 25 avril 1959, éditorial.

Concurrence et collaboration

Il est superflu de décrire ici le développement extraordinaire de l'activité du transport routier, devenu le principal concurrent du chemin de fer. L'Union internationale des transports routiers met elle aussi en relief l'opportunité de fournir des services de qualité et d'un rendement optimum, en obéissant aux "lois naturelles du commerce"[1] ; elle insiste aussi sur une neutralité de la fiscalité, relève que le problème de la prise en charge des frais d'infrastructure de la route ne doit pas être considéré en faisant abstraction des subventions que reçoit souvent le chemin de fer[2].

La compétition "rail-route" s'est exprimée récemment dans les controverses relatives, en Europe, à la construction de tunnels routiers transalpins[3] (Mont-Blanc, Grand Saint-Bernard, Simplon peut-être, et même Gothard) ainsi que d'un tunnel sous la Manche. A propos de ce dernier surtout, il s'agissait de savoir si le tunnel serait ferroviaire, routier ou combiné[4] ; l'Union routière de France a rendu public à ce propos un projet de pont routier qui assurerait la traversée de la Manche aux automobiles, aux trains et à l'énergie sans gêner le trafic maritime dans le Pas-de-Calais.

A l'inverse, la collaboration technique du rail et de la route se manifeste dans une mesure importante par le chargement sur wagon de véhicules routiers ou de remorques ("piggyback") ; si ces combinaisons servent parfois à améliorer les chances du chemin de fer au détriment de projets routiers, une telle méthode peut aussi assurer (et assure souvent) une collaboration organique de ces deux modes de transport, favorable à l'économie générale[5]. Il est également question de ce point dans le rapport relatif au point 3 déjà signalé.

---

[1] Union internationale des transports routiers, 5me Congrès, Stockholm, juin 1956, résolution sur la coordination des transports.

[2] Union internationale des transports routiers, 7me Congrès, Dubrovnik, mai 1960, résolution sur les coûts d'infrastructure et leur répartition.

[3] C.F.F., juin 1960, pp. 6 et ss.

[4] The Railway Gazette, 29 avril 1960, p. 500 ; Modern Transport, 30 avril 1960, p. 1.

[5] Railway Age, 28 mars 1960, p. 74 ; The Railway Gazette, 6 mai 1960, p. 525.

Les transports aériens, après les transports routiers, ont pris un essor extraordinaire. A l'occasion de la réunion spéciale de l'aviation civile, que l'O.I.T. a convoquée à Genève en septembre-octobre 1960, le Bureau, examinant l'ensemble des conditions de travail de cette branche des transports, a rappelé quelques chiffres de cette évolution et les problèmes que pose l'équilibre économique des entreprises du transport aérien[1]. L'avion, à son tour, a conquis une part du trafic, tant voyageurs que marchandises, qui, pour les déplacements à grande distance, était resté l'apanage des chemins de fer et du bateau[2]. Il transporte une partie des voyageurs qui, si l'aviation civile n'avait pas pris ce développement, utiliseraient principalement les grands express et les paquebots transatlantiques ; il fait concurrence aux bacs pour le transport des automobiles, par exemple dans la Manche, et à tous les autres modes de transport pour un volume croissant de marchandises[3]. Qu'une collaboration soit également possible dans ce domaine a été démontré en 1960 par la conclusion d'un accord entre un nombre élevé de compagnies d'aviation et de navigation desservant les lignes de l'Atlantique nord (qui permet aux voyageurs, à la morte-saison, de bénéficier de la réduction pour voyages aller et retour même lorsqu'ils empruntent l'avion pour l'un des trajets) et par la collaboration, au Royaume-Uni, entre le chemin de fer et l'avion[4].

Dans les pays producteurs de charbon, la production d'électricité à proximité du carreau des mines et le transport par lignes à haute tension de cette énergie à des distances toujours plus grandes avaient déjà entraîné une réduction relative de l'emploi des wagons à charbon. Tout récemment, un mode de transport qui était de pratique courante dans les régions pétrolières et aux Etats-Unis notamment s'est répandu en Europe[5]. Il s'agit des

---

[1] O.I.T., Réunion spéciale de l'aviation civile, Genève, 1960, Rapport I, Examen d'ensemble des conditions de travail dans l'aviation civile, notamment pp. 10 ss. et 32 et ss. ; Organisation de l'aviation civile internationale, O.A.C.I. Bulletin, vol. XV, n° 4, 1960, pp. 55 et ss. ; Bulletin de l'Union internationale des chemins de fer, janvier 1960, pp. 3 et ss.

[2] Journal of the Institute of Transport, septembre 1959, pp. 161 et ss. ; British Transport Review, août 1959, pp. 267 et ss.

[3] Railway Age, 30 mai 1960, pp. 13 et ss.

[4] "Atlantic Passenger Interchange", Modern Transport, 23 juillet 1960, p. 1 ; The Railway Gazette, 15 janvier 1960, p. 61.

[5] The Economist, 18 juin 1960, pp. 1227 et ss. ; Financial Times, 30 mai 1960, p. 9.

oléoducs pour le pétrole brut ou les produits raffinés, des gazoducs, des pipe-lines pour le transport du charbon. On a parlé, dans ce cas aussi, d'une "ère" des oléoducs et aussi d'une "bataille"[1]. Le pipe-line menace ainsi d'enlever une partie, sinon du trafic actuel, du moins de l'augmentation prévisible du volume d'affaires des chemins de fer, du camionnage et de la navigation intérieure[2]. Certains réseaux ferroviaires, suivant une politique semblable à celle du "piggypack" et de l'organisation des services entre la gare et le domicile, envisagent de construire à leur propre compte des réseaux d'oléoducs[3].

Les politiques nationales du transport

La multiplication des modes concurrents de transport des personnes, des marchandises et de l'énergie, les craintes éprouvées pour les investissements ferroviaires ou maritimes, le risque d'une pléthore de moyens de transport et d'une utilisation peu économique de la capacité totale de l'appareil, enfin les préoccupations que doivent susciter les conditions d'emploi des travailleurs de plusieurs de ces branches d'activité, ont conduit les gouvernements de la plupart des pays à rechercher une "politique des transports".

Une revue complète de ces politiques nationales dépasserait la portée du présent rapport. Il suffira de rappeler, à titre d'exemples, les mesures ou les plans adoptés récemment dans quelques pays.

En République fédérale d'Allemagne, les études d'une commission chargée, sur une demande du Parlement, d'étudier les moyens propres à assurer l'équilibre financier de la Deutsche Bundesbahn ont reposé les problèmes fondamentaux d'une politique des transports[4]. Si cette commission a marqué une préférence pour une économie concurrentielle des transports, le gouvernement rappelle que la politique des transports doit tenir compte des

---

[1] Transmondia, mai 1960, p. 13.

[2] Modern Transport, 11 juin 1960.

[3] Railway Age, 28 mars 1960, p. 9.

[4] Prüfungskommission für die deutsche Bundesbahn, Bericht über die Deutsche Bundesbahn (DB) vom 30. Januar 1960, Deutscher Bundestag - 3. Wahlperiode, Drucksache 1602, pp. 253 et ss.

besoins de l'ensemble de l'économie, d'une saine implantation des activités économiques et aussi des nécessités de la défense nationale[1]. Il ajoute[2] que l'objet de sa politique est d'organiser les transports de tout mode, de façon à obtenir la plus grande utilité économique au moindre coût ; à cet effet sont prises des mesures propres à égaliser les conditions d'exploitation des différents moyens de transport, appelés ainsi à se faire une saine concurrence fondée sur l'utilité de leurs services.

On a déjà signalé qu'aux Etats-Unis une coordination du trafic rail-route se fait, avec ou sans collaboration des entreprises des deux branches, sous la forme de l'abandon d'activités ferroviaires déficitaires, de fusion de réseaux, de développement du "piggypack", de la "diversification" des entreprises de chemins de fer qui se dotent de lignes de transport routier ou d'oléoducs, et aussi par l'établissement de tarifs combinés rail-pipe-line, etc. En vertu de la législation, la plupart de ces mesures sont soumises à l'autorisation de la Commission du commerce entre les Etats. En 1960, le Département fédéral du commerce a formulé le projet d'une politique et d'un programme nationaux des transports[3].

En France, un comité dit Rueff-Armand, chargé par le gouvernement d'étudier les obstacles qui s'opposent à l'expansion de l'économie, a recommandé en août 1960[4] l'établissement d'une loi-cadre de reconversion qui aurait pour objectifs la recherche du moindre coût économique et l'application progressive d'un programme cohérent de coordination des transports.

Le gouvernement de l'Inde[5] consacre une part importante des investissements publics au domaine des transports (premier plan quinquennal, 1950 : 23,6 pour cent ; deuxième plan, 1955 : 35 pour cent ; troisième plan, 1960 : 20 pour cent). Une coordination doit être assurée principalement entre le rail et la route, mais aussi entre le rail et la navigation côtière et,

---

[1] Der Deutsche Bundesbahnbeamte, 1er juillet 1960, p. 4.

[2] Communication au B.I.T., 29 juillet 1960.

[3] Railway Age, 28 mars 1960, p. 82 ; 8 août 1960, p. 29, et 26 septembre 1960, p. 9 et 17 octobre 1960, p. 36 ; Trainman News, 17 octobre 1960.

[4] Problèmes économiques, Paris, Institut national de la statistique et Secrétariat général du gouvernement, nº 667, 668 et en particulier 669 des 11, 18 et 25 octobre 1960.

[5] Communications au B.I.T., 2 et 25 juillet 1960.

dans le nord-est du pays, entre le rail et la navigation intérieure. Une commission pour la réorganisation des transports routiers a énoncé, dans un rapport de mars 1959, les principes d'une politique nationale des transports, comportant notamment un essor rapide des transports par route. En 1957, une commission de la navigation intérieure a recommandé que les pouvoirs publics développent le réseau navigable et veillent à prévenir l'installation non coordonnée de voies ferrées. Enfin, en juillet 1959, le gouvernement central a chargé une commission supérieure de formuler une politique à long terme propre à doter le pays d'un appareil de transports conforme à ses besoins croissants.

En Italie[1], le réseau d'autostrades a été largement développé et le programme routier, encore élargi par deux lois de 1959, prévoit notamment l'établissement des deux tunnels routiers du Mont Blanc et du Grand Saint-Bernard. Le chemin de fer également fait l'objet de la sollicitude de l'Etat, qui favorise sa modernisation et soutient son programme d'investissements en vue de développement systématique de l'économie italienne, selon le plan Vanoni. Il n'y a pas, déclare le gouvernement, d'opposition réelle entre le rail et la route ; il convient d'assurer un équilibre rationnel dans la répartition du trafic. Les syndicats de travailleurs des transports demandent aux autorités de jouer un rôle plus décisif à cet égard. Un organe unique devrait mettre fin à tout éparpillement des compétences publiques, estime la Confédération générale italienne des travailleurs (C.G.I.L.). La Fédération des travailleurs des transports (F.I.L.T.A.T.) est d'avis que la coordination devrait être commandée par la concurrence et le libre choix de l'usager ; or, le chemin de fer est une entreprise unique à monopole, tandis que les transports par route sont atomisés en une multitude d'entreprises familiales ; il convient donc que la loi assure une égalité des conditions.

En Nouvelle-Zélande, la politique des transports reste conforme à un énoncé du Département des transports de 1954 : "Les transports par route, rail, mer et air sont tous d'une importance fondamentale ; la législation tend à établir un juste équilibre, afin que chaque mode de transport puisse remplir la tâche qui lui convient le mieux." En 1959, les commissaires des chemins de fer d'Australie et de Nouvelle-Zélande, en conférence à Sydney, ont insisté sur l'intérêt économique d'une pleine utilisation de la capacité du chemin de fer, les transports routiers devant compléter mais non doubler le réseau ferroviaire[2].

---

[1] Communication au B.I.T., 26 juillet 1960.

[2] Railway Gazette, 15 mai 1959, p. 554.

En République arabe unie[1], l'autorité sur tous les moyens de transport a été confiée à un organisme public doté d'un budget indépendant ; des crédits ont été alloués pour la construction de routes, la modernisation du matériel ferroviaire, l'installation de ports, le dragage du Nil, la construction d'une flotte fluviale, l'extension du réseau des télécommunications.

Dans la Fédération de la Rhodésie et du Nyassaland, un accord de coordination des tarifs, entériné par le gouvernement, a été conclu en 1950 entre les chemins de fer et les transports routiers à longue distance[2].

On se souvient qu'au Royaume-Uni la Commission britannique des transports, chargée en 1947 d'instituer "un système cohérent de transports publics", a réduit très fortement, en vertu d'une loi de 1953, son activité directe dans le domaine routier[3]. La coordination entre le rail et la route a repris ainsi, dans une certaine mesure, l'aspect qu'elle a dans les pays où ces deux moyens de transport sont exploités par des entreprises distinctes. Comme on le voit dans le Rapport III destiné à la présente session de la Commission, la modernisation des chemins de fer britanniques fait l'objet de préoccupations incessantes. Les problèmes du travail dans les chemins de fer, qui sont traités dans le Rapport II, ont suscité des conflits sociaux. Quant à l'appareil des transports terrestres, des problèmes importants se posent au sujet de l'équipement routier[4]. Au sujet des chemins de fer, deux nouvelles enquêtes ont été entreprises récemment. Une Commission parlementaire des industries nationalisées a examiné l'activité de la Commission britannique des transports dans ce domaine et a donné une appréciation des résultats de la modernisation[5]. Les conflits sociaux du début de 1960 ont conduit

---

[1] Note du correspondant du B.I.T. au Caire, juin 1960.

[2] The Railway Gazette, 4 mars 1960, p. 267.

[3] O.I.T., Commission des transports internes, 5me session, Genève, 1954, Rapport I, Point 1 c), Rapport général, Evénements et progrès récents dans les transports internes, pp. 50-52 ; British Transport Review, août 1956, pp. 111 et ss.

[4] Modern Transport, 28 mai 1960, éditorial.

[5] Report from the Select Committee on Nationalised Industries, British Railways, London, HMSO, 1960; voir un résumé des conclusions dans The Railway Gazette, 29 juillet 1960, pp. 126 et ss.

à la désignation, par le ministre des Transports, d'une Commission consultative de planification des transports nationalisés, dite Commission Stedeford[1], chargée de se prononcer sur l'opportunité de réorganiser la Commission britannique des transports. D'autre part, le Syndicat national des cheminots (N.U.R.) n'a cessé de s'élever contre la "dénationalisation" des transports routiers qui, à son avis, a rendu toute coordination irréalisable et il a proposé, en 1959, un plan national des transports[2].

En Suisse, la modernisation des chemins de fer est vivement poussée depuis la fin de la deuxième guerre mondiale. Elle trouve son parallèle dans un grand plan de construction d'autoroutes et, notamment aussi, dans le percement du tunnel routier du Grand Saint-Bernard. Le régime juridique des chemins de fer a été revisé par une loi fédérale de 1957 sur les chemins de fer, qui confirme, à son article 57 notamment, que "la Confédération peut encourager l'organisation de services de transports routiers doublant ou remplaçant des chemins de fer si, par ce moyen, le trafic est assuré d'une manière plus économique". Une loi refondue sur la circulation routière a été adoptée le 19 décembre 1958 et entrera pleinement en vigueur en 1961. On sait les problèmes que pose, en Suisse, la construction d'oléoducs, tant pour les chemins de fer que pour la navigation rhénane. Un amendement à la Constitution fédérale est proposé pour donner à la Confédération le pouvoir de légiférer en la matière[3].

La coordination systématique des transports continue à se heurter à des obstacles. L'Union pour le trafic des marchandises (U.T.M.), constituée en 1952 par les C.F.F. et un groupement important de transporteurs routiers à longue distance, a été dénoncée le 30 avril 1960. En résumé, cet accord de libre collaboration engageait les C.F.F. à ne pas entreprendre de transports routiers et les camionneurs à limiter le nombre et la capacité de charge de leurs véhicules ; il devait rendre superflue une intervention du législateur et avait pour le moins

---

[1] The Railway Gazette, 15 avril 1960, p. 112 ; Transport Salaried Staff Journal, mai 1960, p. 193 ; The Railway Review, 30 septembre 1960, p. 1; Modern Transport, 31 décembre 1960.

[2] Planning Transport for you, an N.U.R. publication, National Union of Railwaymen, octobre 1959, 66 p. ; The Railway Review, 2 octobre 1959, p. 1; Modern Transport, 10 octobre 1959, éditorial.

[3] Le Cheminot, Berne, 13 mai 1960, p. 3 ; LITRA, Schweizerische Liga für Rationelle Verkehrswirtschaft, Jahresbericht über die Tätigkeit der Litra im Geschäftsjahr 1959, "Das Problem der Pipelines", pp. 57-64.

atténué la concurrence entre le rail et la route. Aussi la Fédération suisse des cheminots, à son congrès de 1960, a-t-elle conclu de l'évolution récente qu'il est impérieux de recourir à une coordination par la loi[1]. Le membre du gouvernement fédéral responsable des questions de transport, parlant à ce même congrès, a relevé qu'une réglementation doit s'inspirer d'une conception de base, l'Etat créant, pour tous les modes de transport, les conditions équitables permettant de laisser jouer librement la concurrence : "L'un des éléments de la conception fondamentale d'une réglementation des transports consiste à constater que rien n'est, à priori, digne de protection, ni tel ou tel mode de transport (par exemple le chemin de fer), ni tel ou tel système de communication (par exemple les transports publics). Seul est digne d'être protégé ce qui est indispensable et ne peut toutefois vivre par ses propres moyens ; c'est alors à l'Etat d'intervenir pour rétablir l'équilibre"[2].

En U.R.S.S., en 1959, le trafic ferroviaire total a augmenté par rapport à 1957 de 18 pour cent pour les marchandises et 7 pour cent pour les voyageurs, et cet accroissement s'explique surtout par le développement de la traction électrique et diesel. De même, dans la navigation intérieure, le trafic marchandises a augmenté de 22,5 pour cent et le nombre des passagers de 14 pour cent. Pour la route, les chiffres correspondants sont de 42 et 41 pour cent. Le plan septennal 1959-1965 prévoit que le trafic marchandises augmentera de 39 à 43 pour cent pour le chemin de fer, de 1,9 fois pour la route et 1,6 fois pour la navigation intérieure[3]. Le taux d'accroissement du trafic aérien global a été, ces dernières années, de 30 pour cent[4].

---

[1] Le Cheminot, Berne, 29 mai et 17 juin 1960.

[2] Le Cheminot, Berne, op. cit., 29 mai 1959.

[3] Communications du gouvernement soviétique au B.I.T. des 23 février 1959 et 6 octobre 1960 ; Bulletin d'information de l'Union internationale de syndicats des travailleurs des transports des ports et de la pêche, décembre 1958, pp. 19-20.

[4] Communication du gouvernement soviétique au B.I.T., 24 mars 1960 ; Soviet News, 2 juin 1960.

L'étude internationale des problèmes du transport

Depuis de nombreuses années, un nombre important d'institutions internationales gouvernementales, non gouvernementales et professionnelles s'efforcent de faire progresser la cause de la coordination des transports.

Les institutions des Nations Unies

L'Organisation des Nations Unies est extrêmement active dans le domaine des transports et communications. Les aspects généraux de cette activité ont relevé, jusqu'en 1959, de la compétence d'une Commission des transports et communications. Or ce domaine n'intéresse pas moins de cinq institutions spécialisées : l'Union postale universelle (U.P.U.), l'Union internationale des télécommunications (U.I.T.), l'Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.) et l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (I.M.C.O.), auxquelles s'ajoute l'O.I.T. quant aux aspects sociaux des transports. En outre, l'Organisation météorologique mondiale (O.M.M.), l'Agence internationale de l'énergie atomique (A.I.E.A.), l'O.M.S. et l'U.N.E.S.C.O. jouent, chacune dans le champ de sa compétence, un rôle toujours plus large dans ce même domaine[1]. Sur la proposition faite par la Commission des transports et communications, à sa 7me session (mai 1959), le Conseil économique et social a décidé de dissoudre cette Commission et de reprendre lui-même la gestion des activités directes de l'O.N.U. en matière de transport, dans la mesure où elle n'est pas assurée par les commissions économiques régionales.

L'harmonisation régionale

Quant à la coordination des transports, dès 1951, la Commission des transports et communications dont il vient d'être

---

[1] Nations Unies, Rapport d'ensemble sur le développement et la coordination de l'ensemble des programmes et activités de l'Organisation des Nations Unies et des institutions spécialisées dans les domaines économique et social et dans celui des droits de l'homme, présenté par la Commission chargée de l'évaluation des programmes en application de la résolution 694 D (XXVI) du Conseil économique et social du 31 juillet 1958, document E/3347/Rev., 1960, Partie II, B, 4, Transports et communications.

question a relevé que ce sujet devait être traité essentiellement sur une base régionale. Ces études régionales se reflètent dans des institutions concrètes, qui ne tendent toutefois pas encore à coordonner les divers modes de transports, mais s'efforcent d'harmoniser les méthodes des entreprises de chaque mode, à l'échelon de la région. Le degré d'avancement de cette intégration varie, bien entendu, selon la région[1].

En Afrique, la Commission économique, dès sa première session (décembre 1958 à janvier 1959) a inscrit certains problèmes des transports à son programme[2].

En Amérique latine, la Commission économique (C.E.P.A.L.) se préoccupe essentiellement du rôle du transport dans le développement économique général ; des études relatives à l'économie des transports, en Argentine et en Bolivie, doivent être signalées à cet égard. Les problèmes du transport que pose la création graduelle d'un marché commun ont été examinés aussi.

Le Comité de coopération économique de l'Amérique centrale, un organe de la C.E.P.A.L., s'attache à une intégration régionale des moyens de transports et doit formuler les principes d'une politique des transports pour l'Amérique centrale. A cet effet, un plan général a été dressé en 1952-1953 par une mission conjointe de la C.E.P.A.L., de l'Administration de l'assistance technique des Nations Unies et de l'O.A.C.I.[3]. Des programmes coordonnés de développement des ports et des routes sont également en cours de réalisation.

Dans un cadre plus large, l'Organisation des Etats d'Amérique a convoqué des congrès panaméricains des chemins de fer, des routes, du tourisme, et elle a décidé de créer un centre interaméricain des transports, notamment pour l'étude des problèmes interaméricains et nationaux des transports. La collaboration des chemins de fer du continent américain, notamment sous la forme d'études et d'échanges d'informations économiques et techniques, est assuré par l'Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles, dont le siège est à Buenos-Aires et qui a tenu

---

[1] Les indications qui suivent sont tirées notamment de : Nations Unies, document E/CN.2/196, 1er mai 1959.

[2] Nations Unies, document A/3201-E/CN.14/18.

[3] Naciones Unidas, El transporte en el istmo centroamericano, document E/CN.12/356 - ST/TAA/Ser.C/8, septembre 1953.

son dixième congrès à Rio-de-Janeiro au mois d'octobre 1960 ; à cette occasion, les congressistes ont reçu notamment plusieurs communications nationales sur la coordination des transports.

Au Proche-Orient, le Conseil économique arabe, sur rapport de sa Commission permanente des communications, a décidé notamment de mettre au point un projet de lignes ferroviaires reliant les pays arabes, qui ne devront pas suivre le même tracé que les routes carrossables, et il étudie la création d'une société arabe d'aviation[1].

En Asie, la Commission économique (E.C.A.F.E.) a mis aussi l'accent sur le rôle du transport dans le développement économique. Des plans sont dressés en vue de doter la région d'un réseau cohérent tant de chemins de fer que de grandes routes internationales. L'exploitation des voies navigables est perfectionnée. Le Comité des transports intérieurs et des communications de l'E.C.A.F.E. étudie également la politique de la coordination dont il a formulé les objectifs et les principes fondamentaux[2].

L'harmonisation des divers modes de transports en Europe

Etant donné la densité économique et le morcellement politique de l'Europe, il n'est pas étonnant que ce soit surtout dans cette partie du monde que les problèmes internationaux des transports ont été étudiés le plus systématiquement, surtout après 1945[3]. D'ailleurs, dès le 19me siècle, avant même que, sous la pression de la concurrence des nouveaux moyens de transport, il ait été question d'une coordination, une collaboration étroite a commencé à s'établir, sur le continent européen, entre les entreprises d'une même catégorie.

---

1 Communication du Bureau de correspondance du B.I.T. au Caire, mars 1960.

2 Nations Unies, documents E/CN.11/TRANS/137, 27 avril 1959; E/CN.11/530 . Rapport annuel de l'E.C.A.F.E., mars 1959 - mars 1960 et E/CN.11/I.86, 19 octobre 1960.

3 Voir en particulier : Institut für Europäische Politik und Wirtschaft, Die europäische Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Verkehrs unter besonderer berücksichtigung der Tätigkeit internaler und europäischer Organisationen, Frankfurt-am-Main, 1955, 216 p. Voir également U.N.E.S.C.O., Bibliographie internationale de Science économique, H.31, Economie et politique des transports, U.N.E.S.C.O., Paris, dernière édition (1960).

Pour le chemin de fer, cette harmonisation s'est imposée dès que les réseaux nationaux se sont joints aux frontières. A notre époque, une douzaine au moins d'organisations gouvernementales (telles que l'Office central des transports internationaux par chemin de fer à Berne, qui est le gardien d'une série de conventions ferroviaires, ou l'Office pour la collaboration des chemins de fer à Varsovie) ou non gouvernementales mais groupant des réseaux pour la plupart étatisés (comme l'Union internationale des chemins de fer à Paris[1] et l'Association internationale du Congrès des chemins de fer à Bruxelles) assurent une collaboration étroite des chemins de fer d'Europe dans une multitude de domaines : règles applicables au transport des marchandises et des voyageurs (convention CIM et CIV), utilisation en commun de wagons de toutes catégories (wagons-lits, wagons-restaurants, Pool Europe de wagons à marchandises, Interfrigo), financement commun d'achat de matériel roulant (Eurofima), prescriptions communes d'expédition, recherche d'une unité technique et d'une normalisation comptable[2], établissement d'horaires internationaux, exploitation de convois internationaux (Grands Express européens, TEE, tout récemment TEM, et express direct Moscou-Pays-Bas), offices communs de recherches, d'essais, d'information du public, de documentation. De cette manière, les chemins de fer de l'Europe occidentale et, dans une certaine mesure, de toute l'Europe, tendent à devenir un tout cohérent, au moins dans le domaine technique et administratif[3] et s'attachant à déterminer la place qu'ils peuvent occuper dans toute l'économie des transports.

Dans une certaine mesure, les chemins de fer surmontent l'obstacle dû aux différences d'écartement des voies (Espagne et Portugal, Finlande et U.R.S.S.). La liaison par ferry-boat est réalisée depuis longtemps entre l'Europe continentale et la Grande-Bretagne[4]. La construction du tunnel sous la Manche rendra cette liaison beaucoup plus aisée.

---

[1] Voir notamment L'adaptation progressive de l'Union internationale des chemins de fer aux besoins actuels, par M. Jean Tuja, Secrétaire général de l'U.I.C., extrait de la Revue générale des chemins de fer, Paris, décembre 1958.

[2] U.I.C., Le problème de la situation financière des chemins de fer, édition d'octobre 1957 ; id. L'évolution de la situation financière des chemins de fer, juin 1960.

[3] Voir allocution du Président de l'U.I.C. à la séance d'ouverture des commissions techniques, dans le Bulletin de l'Union internationale des chemins de fer, juillet-août 1960, p. 197 ss. ; également The Railway Gazette, 29 janvier 1960, p. 123 ; Modern Transport, 30 janvier 1960, p. 3 ; The Railway Review, 8 juillet 1960, p. 9.

[4] Modern Transport, 6 février 1960, p. 5 ; Le Monde, 21 avril 1960.

La circulation des véhicules routiers a connu un développement immense depuis 1945. Cependant, en Europe occidentale, les exploitants sont très nombreux et, utilisant des voies ouvertes à tous, ils se font concurrence sur les mêmes parcours. L'Union internationale des transports routiers (IRU) groupe, en ce qui concerne le trafic lourd, cinquante associations de transporteurs de 18 pays européens (et 5 pays extra-européens). Sous l'égide de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies et en vue d'assurer "la liberté de la route" ont été établies notamment deux conventions : l'une (CMR) relative au contrat de transport international de marchandises par route, et l'autre (Accord général) portant réglementation des transports routiers internationaux[1]. Un rôle important est joué aussi par des organisations telles que la Fédération routière internationale et, quant au transport public ou privé de personnes, par toutes les associations de tourisme. Le développement du réseau routier international, qui avait fait l'objet en 1950 d'une déclaration gouvernementale sur la construction de grandes routes de trafic international[2], continue à susciter une collaboration de construction et de financement, dont le percement des tunnels du Mont-Blanc et du Grand Saint-Bernard fournit des exemples récents.

La navigation intérieure européenne a suscité la conclusion des conventions les plus anciennes relatives aux transports internationaux, celle du Danube de 1856 et celle du Rhin de 1868, portant l'une et l'autre sur la liberté de navigation et sur l'entretien et la police de ces deux fleuves. Un réseau serré de fleuves navigables et de canaux, internationaux par leur tracé originaire ou par l'effet des déplacements de frontières[3], connaît un trafic intense. A nouveau sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, on tente de créer un réseau unifié de voies navigables européennes d'intérêt international[4], et le trafic doit être facilité par un projet de convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure. Sur le Rhin, notamment, une

---

[1] Au sujet du sort de cet Accord général, voir chapitre I du présent rapport, Section D.

[2] Nations Unies : document ECE/TRANS/227, 18 septembre 1950, et Internationales Archiv für Verkehrswesen, juin 1957, pp. 246 ss.

[3] Zeitschrift für Binnenschiffahrt, août 1957, pp. 277 ss.

[4] Nations Unies, document TRANS/SC 3/19, 15 août 1960.

Commission centrale assure une collaboration étroite des exploitants et, en ccopération avec cette commission, l'O.I.T. a établi deux conventions régionales du travail concernant l'une la sécurité sociale et l'autre les conditions de travail des bateliers rhénans[1].

La collaboration régionale des entreprises et des administrations européennes d'aviation civile prend aussi une ampleur remarquable, sous l'impulsion de la Commission européenne de l'aviation civile, un organe de l'O.A.C.I., et aussi par la conclusion d'accords entre compagnies (Air-Union, SAS-Swissair)[2].

Enfin, les oléoducs ont une tendance naturelle à s'étendre sur plusieurs pays et posent inévitablement des problèmes de collaboration internationale.

Dans cette oeuvre, publique et privée, qui a pour objet d'"optimaliser" le chemin de fer, la route, le chaland, l'oléoduc et de faciliter la collaboration internationale des entreprises spécialisées, la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE) et son secrétariat déploient une large activité. Ainsi, pour ne parler que des deux dernières années, le Comité des transports internes de la C.E.E. avait à son programme des études et des réunions portant sur l'amélioration de la sécurité routière, la simplification du franchissement des frontières, l'harmonisation des structures des tarifs ferroviaires, l'institution d'un régime de transports routiers internationaux, la création d'un réseau de voies navigables, et des questions techniques relatives au matériel, au transport de marchandises dangereuses ou périssables[3].

---

[1] B.I.T. Bulletin officiel, vol. XXXIII, n° 3, 30 novembre 1950, et vol. XXXVII, n° 2, 15 septembre 1954. Voir aussi chapitres III et IV du présent rapport.

[2] Voir notamment O.I.T., Réunion spéciale de l'aviation civile, Genève 1960, Rapport I, Examen d'ensemble des conditions de travail dans l'aviation civile, Genève, B.I.T., 1960, pp. 16-19 ; également O.A.C.I., O.A.C.I. Bulletin, n° 4, 1960, p. 64.

[3] Nations Unies, documents E/ECE/346, 19 février 1959 et E/ECE/TRANS/514, 20 décembre 1959.

La recherche d'une intégration européenne

Cependant, comme l'a relevé le secrétariat du Comité des transports intérieurs, au paragraphe 8 du document W/TRANS/247 mentionné au début du présent chapitre, la coordination des investissements (dans laquelle se résume, dans sa conception, la coordination des transports) ne peut se faire normalement à l'intérieur de chaque mode de transport ; une véritable intégration régionale des transports doit tendre à l'organisation économique de la totalité de l'appareil.

Pour l'ensemble de l'Europe, c'est à quoi s'est attaché précisément le Comité des transports intérieurs de la C.E.E., par ses études d'économie des transports (charges d'infrastructure, prix de revient, coûts économiques) et par le rapport d'ensemble qu'on vient de rappeler sur la coordination des transports.

Ce rapport, qui a fait l'objet d'importantes observations d'un bon nombre de gouvernements d'Europe et d'organisations non gouvernementales, a été encore mis au point, en 1960, dans une nouvelle note faisant la synthèse des conceptions actuelles et esquissant des conclusions[1] ; les remarques concernant les aspects sociaux de la coordination des transports sont signalées plus loin.

Plusieurs autres organisations gouvernementales, créées en Europe après la deuxième guerre mondiale en vue de favoriser la collaboration économique des pays membres, ont reconnu l'importance décisive d'une bonne économie des transports et travaillent, sinon à une coordination, du moins à une intégration dans des ères géographiques diverses.

Dans l'immédiat après guerre, l'Office central des transports intérieurs européens (ECITO) s'est consacré à une remise en état de l'appareil des transports et a été, ainsi, le précurseur du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe.

Dès 1947, l'Organisation européenne de coopération économique (O.E.C.E.) s'est attachée notamment à l'amélioration de la capacité et de la productivité de l'appareil des transports, avec l'aide, par la suite, de l'Agence européenne de productivité. L'organe successeur de l'O.E.C.E., l'Organisation de coopération économique et de développement, continuera sans doute à se préoccuper d'une saine organisation des transports, condition de la forte expansion de l'économie qu'elle s'est assignée pour objet.

---

[1] Nations Unies : document W/TRANS/277, 6 septembre 1960.

Le Conseil de l'Europe, persuadé de la nécessité de coordonner les transports sur une base institutionnelle, a recommandé, notamment, la création d'un Conseil européen des transports.

A la suite d'une conférence d'experts de l'O.E.C.E. tenue en 1953, et d'une initiative concomitante de plusieurs ministres des transports, s'est constituée, à titre permanent, la Conférence européenne des ministres des transports (C.E.M.T.)[1].

Dans les limites plus restreintes de six pays d'Europe occidentale, la Communauté européenne du charbon et de l'acier (C.E.C.A.) a été chargée d'assurer, en premier lieu, une harmonisation des prix et conditions de transport du charbon et de l'acier, les mesures de coordination ou de concurrence entre les divers modes de transport ou entre les diverses voies d'acheminement, continuant, d'après son traité constitutif, à relever de la compétence des Etats[2].

Les mêmes six pays, recherchant une fusion progressive de leur économie nationale dans un "Marché commun", ont constitué la Communauté économique européenne ; une "politique commune" des transports contribuera à un développement harmonieux du Marché commun. Cette politique commune devra s'étendre à un vaste domaine et tendra, notamment, à réduire la part que représente le coût du transport dans les activités productrices,

---

[1] On trouvera un historique de cette évolution dans : Conférence européenne des ministres des Transports, Premier rapport sur l'activité de la Conférence, 25 janvier 1955, pp. 6 ss. et un exposé des travaux de la Conférence dans ses six rapports successifs portant sur la période de 1955 à 1960. Voir aussi "La position des transports dans le développement politique et économique de l'Europe", discours de M. Stijkel, président de la C.E.M.T. au huitième Congrès de l'I.R.U., Dubrovnik, mai 1960.

[2] Voir les huit rapports généraux sur l'activité de la Communauté portant sur la période de 1952 à 1960 et notamment : Communauté européenne du charbon et de l'acier, Haute Autorité, Huitième rapport général sur l'activité de la Communauté, Luxembourg, 1960, pp. 197 ss.

c'est-à-dire à faire progresser l'harmonisation et la coordination des transports[1].

En revanche, il semble que, pour le moment du moins, l'Association européenne de libre échange (A.E.L.E.), qui groupe sept autres Etats d'Europe, ne prévoit pas de s'assigner des objectifs en matière de transports[2].

. . . . .

On signalera enfin l'Union économique Benelux, dont le traité constitutif comporte également un chapitre relatif à la libre circulation des moyens de transport dans les trois pays.

Dans une certaine mesure, les territoires auxquels s'étend la compétence des diverses institutions d'Europe occidentale chevauchent. En ce qui concerne les transports, une liaison, de fait ou institutionnelle, s'est établie entre elles[3]. Les assemblées du Conseil de l'Europe et de la C.E.C.A. et l'Assemblée commune des trois communautés européennes (charbon et acier, Marché commun et énergie atomique) contribuent pour beaucoup à cette jonction. En outre, des accords ont été conclus avec des pays "extérieurs", par exemple entre la C.E.C.A. et la Suisse[4], et on a déjà vu que la collaboration que l'on

---

1 Voir Communauté économique européenne, Commission, Premier rapport général sur l'activité de la Communauté, Bruxelles, 17 septembre 1958, pp. 101 ss. ; voir également, quant à l'activité déjà entreprise : Idem, Deuxième rapport, 31 mars 1959, pp. 131 ss., Idem, Troisième rapport, mai 1960, pp. 192 ss. et Bulletin de la Communauté économique européenne, Bruxelles, juin-juillet 1960, pp. 48 ss. Quant à la philosophie qui doit inspirer la politique commune des transports, voir également : "Intégration européenne et transports", par le Professeur Walter Hallstein, Président de la Commission de la Communauté économique européenne, dans Revue de la Navigation intérieure et rhénane, 10 octobre 1958, pp. 626 ss. et "Probleme der Verkehrspolitik im Gemeinsamen Markt", dans Neue Zurcher Zeitung, 28, 29 et 30 octobre 1960.

2 Litra, Jahresbericht über die tätigkeit der Litra im geschäftsjahr 1959, op. cit., pp. 64 ss.

3 Communauté européenne du charbon et de l'acier, Haute Autorité, Huitième rapport général sur l'activité de la Communauté, op. cit., pp. 41 ss.

4 Ibid., p. 57.

pourrait appeler paneuropéenne est particulièrement efficace dans le domaine ferroviaire ; en outre, un "groupe restreint" de la C.E.M.T. pour les six pays du Marché commun assure une coopération entre ces six Etats et "les autres"[1].

A cet aperçu des études et des réalisations d'organes gouvernementaux, il convient d'ajouter la mention de plusieurs organisations non gouvernementales dont le siège est en Europe. Il s'agit notamment de la Chambre de commerce internationale, qui défend depuis longtemps la cause de la coordination des transports, de l'Union internationale des chemins de fer et des autres organes ferroviaires déjà cités et de l'Union internationale des transports routiers (I.R.U.) qui, à son Congrès de 1958, a indiqué, notamment, la position des transports professionnels par route à l'égard de la politique des transports du Marché commun[2]. Elle y insiste notamment sur l'égalité de traitement des différents modes de transport et rejette l'idée d'une planification, tout en relevant qu'une liberté totale ne saurait non plus se concevoir et que donc une certaine réglementation est nécessaire, compte tenu de la structure et des conditions de concurrence de chacun des modes de transport.

Plusieurs des organisations syndicales internationales collaborent avec les organismes gouvernementaux qui s'occupent de la coordination ou de l'harmonisation des transports. L'activité de la Conférence européenne des ministres des transports et la recherche d'une politique commune des transports par la Communauté économique européenne suscitent un grand intérêt et certaines appréhensions chez les organisations syndicales internationales[3].

Le Comité international des transports de la C.I.S.C. fait une chronique régulière des travaux de la Conférence européenne des ministres des transports[4] et il suit de près les travaux de la Communauté économique européenne[5].

---

[1] Union internationale des transports routiers, Sixième Congrès, Dubrovnik, mai 1960,"La position des transports dans le développement politique et économique de l'Europe", exposé de M. Stijkel, Président de la C.E.M.T., op. cit.

[2] I.R.U., Sixième congrès, Vienne 1958, Résolution I.

[3] Voir notamment "Trade Union Views on Economic European Integration" dans Monthly Labor Review, avril 1960, pp. 365 et ss.

[4] Fédération internationale des syndicats chrétiens du personnel des transports, La Roue ailée, périodique, Bruxelles.

[5] La Roue ailée, op. cit., nos 1 et 3 de 1959, et Transport, Organe du Comité international des transports, n° 1, avril 1960, p. 8.

L'I.T.F. met en relief l'utilité d'un examen régional des problèmes sociaux et syndicaux des transports et elle voue une part notable de son activité, non seulement à la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, mais aussi à la Conférence européenne des ministres des transports et à la Communauté économique européenne. Elle a revendiqué, comme le Comité international des transports de la C.I.S.C., un rôle actif dans ces organismes régionaux, et elle a constitué un Comité syndical des transports de la Communauté, groupant les syndicats des ouvriers du transport des six pays en cause[1]. La même Internationale examine les conséquences que pourrait avoir, dans le domaine des transports, la constitution de l'Association européenne de libre échange. Elle a suggéré la constitution d'une Commission consultative composée de représentants des employeurs et des travailleurs[2].

Enfin, l'Union internationale de syndicats des travailleurs des transports, des ports et de la pêche, département professionnel de la Fédération syndicale mondiale, a manifesté les craintes que lui inspire, dans le domaine social, la constitution du Marché commun européen, qui, selon elle, dans l'industrie des transports, "provoque non l'amélioration de l'emploi, mais l'extension du chômage"[3].

Les conséquences sociales de la coordination

Quant à la coordination même des divers modes de transport, il sera permis de paraphraser une conclusion visant l'Europe du Secrétariat de la Conférence européenne des ministres des transports, à savoir que les études des aspects législatif, réglementaire, fiscal et tarifaire de cette coordination, qui se sont poursuivies dans de nombreux pays et sur le plan international, n'ont peut-être pas eu comme résultat de définir explicitemment une politique des transports, mais qu'elles n'en ont pas moins exercé une certaine influence sur la formation des idées dans le cadre national[4].

---

[1] Fédération internationale des ouvriers du transport, Rapport moral 1958-1959, Londres, 1960 ; notamment pp. 47 ss, 108 ss et 117 ss ; voir également Communications de presse, 26 novembre 1959 et Tribune des cheminots, Bruxelles, 27 mai 1960.

[2] Le Cheminot, Berne, 20 novembre 1959 et 1er avril 1960.

[3] Union internationale de syndicats des travailleurs des transports, des ports et de la pêche, Bulletin d'information, n° 7, 1959.

[4] C.E.M.T., Sixième rapport annuel, op. cit., 4 mars 1960, p. 45.

Il est de fait que les idées sont fixées dans une large mesure, mais la mise en pratique de ces idées tarde, en partie parce qu'elle est malaisée, en particulier parce que, dans la période actuelle d'expansion, la recherche du moindre coût économique passe souvent à l'arrière-plan, car une surabondance de moyens de transport et les doubles emplois ne forcent pas l'évidence lorsque la demande est très forte.

Considérée dans l'optique de l'O.I.T., la coordination, qui se résume dans une utilisation plus rationnelle et plus économique de l'appareil des transports, ne peut manquer d'avoir des conséquences sociales, heureuses certes pour l'ensemble de la collectivité, mais posant des problèmes préoccupants pour les travailleurs d'un mode de transport dont une coordination réduirait l'utilisation ou freinerait le développement.

En 1951, au cours de sa quatrième session, la Commission des transports internes a adopté la résolution n° 37 mentionnée au début du présent chapitre concernant les problèmes de travail résultant de la coordination des transports[1].

Constatant que les frais de main-d'oeuvre constituent un élément important du coût des transports, la Commission a demandé (paragraphe 7) qu'aucune mesure de coordination ne soit ordonnée sans que ses conséquences sociales ne soient prises en considération. A cette fin (paragraphe 9), les organisations d'employeurs et de travailleurs intéressées devraient être associées étroitement à l'activité des organismes qui s'occupent de la coordination des transports.

Considérant la vive concurrence que se font les entreprises de transport, la Commission, après avoir déclaré que cette concurrence ne doit pas chercher à tirer avantage d'un abaissement des conditions de travail et qu'il est souhaitable d'appliquer le principe "à travail égal, salaire égal", a demandé (paragraphe 1) aux organisations d'employeurs et de travailleurs et aux autorités publiques compétentes de favoriser une plus grande équivalence des conditions de travail et d'emploi des travailleurs occupés dans les différentes branches du transport. Cette équivalence devrait assurer l'application généralisée des conditions d'emploi les meilleures et au moins le respect de normes de travail équitables (paragraphes 1 et 2), c'est-à-dire non moins favorables que celles qui ont été établies, dans la région, pour un travail de même nature de la branche des transports intéressée (paragraphes 3 et 4).

---

[1] B.I.T., Bulletin officiel, vol. XXXIV, n° 2, 20 décembre 1951, pp. 90 ss.

Ces mêmes principes devraient être appliqués dans les transports pour compte propre (paragraphe 6).

Tout comme le progrès technique, une gestion plus rationnelle de l'appareil des transports qui se traduirait par l'abandon ou la réduction d'une activité priverait d'emplois les travailleurs de cette branche d'activité. La Commission (paragraphe 8) a donc demandé que les autorités publiques ou les organisations d'employeurs et de travailleurs prennent des dispositions en vue d'assurer le reclassement professionnel des travailleurs obligés de changer de métier ou de lieu de travail et en vue de fournir un emploi nouveau ainsi qu'une aide matérielle aux travailleurs dont le licenciement est inévitable. Elle a ajouté que le problème du maintien des droits acquis devrait être aussi examiné.

La Commission a indiqué que, pour assurer le contrôle de l'application des normes de travail, il y avait lieu de faire du respect des conditions sociales une condition de l'octroi ou du maintien des autorisations, licences ou concessions de transport (paragraphe 5), d'organiser une inspection efficace (paragraphe 10), de faire tenir des relevés de salaires et autres éléments des conditions de travail (paragraphe 11) et d'appliquer des sanctions en cas d'infraction (paragraphe 12).

Enfin, elle a demandé au Conseil d'administration du Bureau de charger le Directeur général de continuer à suivre les discussions engagées au sein des Nations Unies et des autres organisations internationales sur la coordination des transports, en vue d'attirer l'attention sur les aspects sociaux de la question.

La Commission, à ses cinquième et sixième sessions, a été informée des suites données à cette résolution[1].

Pour la septième session, le Bureau peut faire état des informations que 13 Etats Membres lui ont fournies en 1960 et des renseignements que plusieurs Etats et organisations collaborant au sein du Comité des transports intérieurs de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe ont donnés en réponse à un questionnaire sur la coordination des transports ; il peut également se référer à des communications reçues d'organisations professionnelles internationales.

---

[1] O.I.T., Commission des transports internes, cinquième session, Genève, 1954 : Rapport I, point 1 a) et b), Rapport général : Suite donnée aux conclusions des sessions précédentes, pages 4 à 37 ; idem, sixième session, Hambourg, 1957, Rapport I, point 1 a) et b), Rapport général : Suite donnée aux conclusions des sessions précédentes, pp. 21-36.

L'équivalence des conditions d'emploi dans les différentes branches des transports

La Commission, on vient de le voir, a mis l'accent, dans sa résolution n° 37, sur la recherche d'une plus grande équivalence des conditions d'emploi des travailleurs occupés dans les différentes branches du transport.

C'est aussi ce point qui a retenu le plus souvent l'attention des organisations professionnelles et des autorités.

Les associations internationales d'exploitants font valoir certaines réserves dans leurs communications à la Commission économique pour l'Europe[1].

L'Union internationale des chemins de fer remarque que la réglementation du travail et des retraites ne doit pas être nécessairement calquée "sur les errements en vigueur dans les chemins de fer".

L'Union internationale des transports routiers (U.I.R.) ajoute que, si les chemins de fer peuvent accorder des avantages importants à leur personnel, c'est notamment parce que leurs déficits sont remboursés par l'Etat. Il convient d'améliorer systématiquement la situation des agents des transports autres que les cheminots, mais chaque technique de transport a ses nécessités. La Chambre de commerce internationale déclare aussi que ces différences de techniques rendent inopportune une unification des conditions de travail de tous les modes de transport ; un rapprochement de ces conditions sera mieux assuré par une intégration croissante des économies nationales.

Les organisations internationales de travailleurs des transports manifestent un vif intérêt pour les problèmes tant économiques que sociaux de la coordination.

Le Comité international des transports de la Confédération internationale des syndicats chrétiens, dans un mémorandum adressé en 1958 à la Conférence européenne des ministres des transports[2], a déclaré qu'il importe "que la recherche d'une

---

[1] Nations Unies : document W/TRANS/268, p. 67 ; Add. 1, pp. 74-75.

[2] Formation syndicale, septembre 1958, pp. 65 ss.

productivité accrue et la modernisation soient guidées par le principe que le progrès technique doit aller de pair avec le progrès social, celui-ci s'exprimant par une amélioration des conditions de travail et de rémunération".

l'Internationale des ouvriers du transport (I.T.F.), secrétariat professionnel de la Confédération internationale des syndicats libres, dans une résolution de la Conférence internationale des cheminots de 1959, avait formulé des principes de coordination des transports par route et par rail[1]. En 1958, elle a publié une volumineuse étude[2] dans laquelle est exprimée une "conception de base" dont le Congrès de l'I.T.F. de la même année a déclaré qu'elle servirait à guider les organisations affiliées sur le plan national et international. Dans un mémoire adressé le 6 octobre 1960 au B.I.T., l'I.T.F. remarque que, dans beaucoup de pays, les obligations de service public grèvent surtout les chemins de fer. Un tel état de choses permet "une concurrence acharnée, dirigée contre les entreprises publiques de transport, chaque fois que la capacité de transport excède la demande". Les entreprises publiques sont amenées à réduire leurs tarifs. Une réduction des tarifs, estime l'I.T.F., entraîne une baisse des salaires et des conditions sociales du personnel, ainsi qu'une rationalisation de l'exploitation. La rationalisation, jointe à la modernisation, impose des réductions de personnel, un ralentissement des promotions. En 1959, l'I.T.F. a demandé à nouveau que soit réalisée une harmonisation des conditions sociales et de travail des différents modes de transport[3].

La Fédération syndicale mondiale a déclaré[4] qu'une coordination doit être précédée d'une égalisation rationnelle des charges sociales, de la durée et des conditions de travail et des mesures de sécurité. Or, "à la lumière des expériences réalisées, il apparaît de plus en plus inhumain, antisocial et antisécurité que la coordination se réduise à des réductions d'effectifs de personnel, à l'aggravation des conditions de travail en tendant à les aligner sur des prix défavorables, à des compressions de salaire, à des réductions d'avantages sociaux, de maladie ou de retraite".

---

[1] O.I.T., Commission des transports internes, 4me session, Gênes, 1951, Rapport II, op. cit., pp. 3 et 179-198.

[2] Fédération internationale des ouvriers du transport, Problèmes nationaux et internationaux de la politique des transports, Pharos, Schwabe S.A., Bâle, 1958.

[3] I.T.F., Conférence internationale des cheminots, Salzbourg, septembre 1959, résolution sur l'évolution financière et technique des chemins de fer.

[4] Nations Unies : document W/TRANS/268, 30 septembre 1959, p. 67.

Ces mêmes organisations syndicales ont eu l'occasion d'exprimer leurs vues au sujet de l'ensemble de l'étude au secrétariat de la Commission économique pour l'Europe[1].

Sur le plan national, le problème de l'équivalence des conditions d'emploi a suscité également des commentaires et a fait l'objet de certaines réalisations.

Le gouvernement de la Belgique[2] estime qu'une harmonisation des conditions de travail paraît difficile à réaliser dans l'immédiat, car les travailleurs de certains modes de transport bénéficient de régimes particuliers et une harmonisation soulèverait des problèmes politiques.

Le gouvernement de l'Espagne[3] relève l'intérêt que présentent à cet égard les conventions de sécurité sociale conclues entre pays limitrophes.

Le gouvernement de la Finlande[4] expose que, si les conditions de travail sont différentes selon le mode de transport, les organisations de travailleurs s'efforcent d'en tenir compte dans leurs revendications de salaires.

Le gouvernement de la France[5] constate que la réalisation d'une plus grande équivalence des conditions de travail et d'emploi contribue à égaliser les conditions de concurrence, mais il ajoute que cette évolution devra être conduite de façon progressive, en tenant compte des caractéristiques propres à chaque mode de transport et de la situation particulière des artisans ; enfin, il est souhaitable que cette harmonisation se fasse simultanément dans tous les pays, dans le cadre d'une politique commune des transports.

---

[1] Voir Nations Unies : document W/TRANS/268 (pour la F.S.M.), Add. 1 (pour la C.I.S.L.) et Add. 4 (pour la C.I.S.C.)

[2] Nations Unies : document W/TRANS/268, Add. 2, p. 7.

[3] Communication au B.I.T., 8 juillet 1960.

[4] Nations Unies : document W/TRANS/268, Add. 1, p. 71.

[5] Nations Unies : document W/TRANS/268, p. 66.

En Inde[1], les conditions de travail sont fixées par des lois distinctes pour les cheminots et les dockers ; une loi en préparation concernant les transports routiers y rendra les conditions de travail plus ou moins semblables à celles des fabriques, mines, plantations et chemins de fer. La coordination n'a pas suscité et ne suscitera probablement pas de problèmes sociaux particuliers.

En Italie, remarque le gouvernement[2], l'équivalence des conditions de travail ne pourra être assurée que par une action nationale graduelle, compte tenu de la situation générale du pays et des possibilités financières des secteurs visés. La Confédération générale de l'industrie italienne pense qu'il ne peut s'agir que d'une tendance, et qu'il n'y a lieu d'éliminer les disparités que pour les emplois comportant des qualifications et responsabilités semblables.

La Confédération générale italienne du travail relève que les disparités entre le rail et la route tiennent au faible pouvoir de négociation des agents routiers, qui subissent à cet égard les conséquences du développement incontrôlé des transports routiers et de l'atomisation des entreprises de cette catégorie, qui n'ont souvent qu'un ou deux employés.

Dans une communication aux Nations Unies[3], le gouvernement italien dit aussi en résumé que le "mordant" de l'action syndicale des cheminots et la prise en considération d'éléments autres qu'économiques par les organismes politiques qui fixent le régime des cheminots ont eu pour effet un déséquilibre des conditions de travail entre les modes de transport. Il ajoute qu'il convient de s'inspirer, plus que de la résolution n° 37, du mémorandum n° 51 adopté également par la Commission des transports internes[4].

L'équivalence a été réalisée pour une part déjà en Italie, en application d'une loi du 14 février 1958, en ce qui concerne l'horaire de travail des lignes extra-urbaines de transport de voyageurs. Le Parlement examine pour le personnel en cause un

---

[1] Communications du gouvernement au B.I.T., 2 et 25 juillet 1960.

[2] Communication au B.I.T., 27 juillet 1960.

[3] Nations Unies : document W/TRANS/268, Add. 1, p. 71.

[4] Voir plus haut, chapitre I, Section A.

projet de statut. Les commissions compétentes de la Chambre des députés ont élaboré deux textes. L'un tend à une réglementation analogue au régime du "traitement équitable" établi par voie de décret en 1931 pour les chemins de fer et tramways, notamment en ce qui concerne la stabilité de l'emploi. L'autre tend à s'en rapporter aux conventions collectives.

En Nouvelle-Zélande[1], en dépit de la variété des services de transport, des mesures ont été prises pour assurer une plus grande uniformité des conditions sociales. Ainsi, les principes de détermination des salaires sont semblables pour tous les modes de transport et la cour d'arbitrage compétente doit, en application d'une loi de 1948 sur la stabilisation économique, tenir compte des fluctuations de l'indice des prix de détail, de l'évolution des divers secteurs économiques du pays, des mouvements du revenu des diverses catégories de la collectivité. La nécessité d'une équivalence, quant à la rémunération, entre les transports et l'industrie est mise en relief par la législation et notamment par la loi de 1949 sur les chemins de fer gouvernementaux (art. 103, al. 2) et la loi de 1953 sur les ports et docks (art. 10, al. 2). La cour d'arbitrage règle dans le même esprit les conditions de travail des conducteurs salariés de tous véhicules automobiles.

Le gouvernement des Pays-Bas[2] estime qu'une coordination des transports n'exige pas nécessairement une égalisation des charges sociales, notamment lorsque les différences résultent du caractère même des entreprises. Les méthodes mêmes de fixation des salaires rendent une différenciation possible[3], car la rémunération des travailleurs, dans les chemins de fer et tramways, est fixée par les directions de concert avec les travailleurs, sous réserve de l'approbation du collège des médiateurs nationaux et du ministère des transports, tandis que, dans les transports routiers, elle doit être réglée par une convention collective. Cependant, on ne constate pas aux Pays-Bas de disparité frappante : La durée du travail et des repos n'accuse de différences qu'en fonction de la nature du mode de transport et des définitions légales. Les employeurs du même pays estiment que la résolution n° 37 est en partie dépassée par le mémorandum n° 51, dont il est question au chapitre I du présent rapport.

---

[1] Communication au B.I.T., 28 juillet 1960.

[2] Nations Unies : document W/TRANS/268, p. 66.

[3] Communication au B.I.T., 22 juillet 1960.

Le gouvernement du Royaume-Uni[1] rappelle que la loi de 1947 sur les transports, qui avait donné à la Commission britannique des transports la haute main sur les chemins de fer, les transports routiers à longue distance, la navigation intérieure et les transports urbains de Londres, avait aussi institué une procédure de négociation des conditions de travail pour toutes ces branches. La réduction, notamment quant aux transports routiers, du champ d'activité de la Commission en 1953 et 1956 n'a rien changé à ces méthodes pour les travailleurs restés au service de cet organisme. En Irlande du Nord, la législation spéciale prévoit notamment que les entreprises privées de transports routiers doivent accorder des salaires et conditions d'emploi équitables à leur personnel.

En Suède[2], plusieurs mesures ont été prises pour assurer une équivalence des conditions de travail. En matière de pensions, il y avait une disparité très marquée entre les chemins de fer et les autres modes de transport ; un régime de pensions a été institué, ces dernières années, pour les conducteurs d'autobus privés et taxis puis l'extension du système national de pensions et l'octroi de prestations complémentaires à tous les travailleurs ont assuré en pratique une équivalence complète. Pour la durée du travail, elle est maintenant partout de 45 heures par semaine, sous réserve des conventions collectives. Les variations de salaires ont été supprimées à la faveur de mesures générales d'égalisation prises par accord entre l'Association suédoise des employeurs et la Confédération des syndicats.

En Suisse, la convention U.T.M. conclue entre les C.F.F. et un groupement de transporteurs routiers, dont on a signalé la dénonciation à propos des politiques nationales de coordination, était fondée notamment sur l'observation d'une convention type, appelée GAVATO, qui assurait une certaine équivalence de la durée du travail ; il semble que cette convention collective soit devenue caduque elle aussi. A ce propos, la Fédération suisse des cheminots, en demandant que la loi assure une coordination des transports, a ajouté que la législation devrait "fixer les principes fondamentaux des conditions de travail, afin d'éviter que les conditions de concurrence soient faussées par ce facteur, aux dépens des travailleurs"[3].

---

[1] Communication au B.I.T., 25 juin 1959.

[2] Communication au B.I.T., 21 juillet 1960.

[3] Congrès de 1960, résolution sur la politique des transports, Le Cheminot, 17 juin 1960.

En U.R.S.S.[1], les salaires et autres conditions de travail sont fixés selon un plan. Le Comité d'Etat pour le travail et les salaires du Conseil des ministres de l'Union détermine les systèmes les plus efficaces de rémunération et les taux appropriés de salaires par branche d'activité économique, tant pour l'ensemble du pays que par région, compte tenu de la zone géographique et d'autres conditions locales. Les inspectorats locaux du travail sont chargés d'un examen détaillé et d'une coordination des problèmes de rémunération dans les diverses branches de l'activité économique. C'est en collaboration avec les autres autorités, les instituts de recherche et les services de fixation des normes que le Comité d'Etat établit la corrélation nécessaire entre les taux de rémunération, compte tenu des fonctions des diverses catégories des travailleurs du transport, de leurs qualifications spéciales, de la lourdeur de la tâche et des responsabilités. Les règles applicables résultent tant de la législation que des conventions collectives et la législation même n'est adoptée dans la plupart des cas qu'en collaboration avec le Comité central de la Fédération des syndicats.

L'équivalence des conditions de travail dans les transports pour compte propre et pour les artisans

Au paragraphe 6 de la résolution n° 37, il est suggéré que les autorités nationales appliquent les mêmes règles d'équivalence au personnel d'entreprises qui effectuent des transports pour compte propre. En outre, plusieurs textes ou instruments de l'O.I.T. relatifs aux transports routiers sont inspirés de l'idée qu'il est souhaitable que toute réglementation des conditions de travail s'étende aux "artisans", c'est-à-dire aux entrepreneurs de transport propriétaires des véhicules qu'ils emploient et à bord desquels ne travaillent que le propriétaire ou les membres de sa famille. Il s'agit des textes suivants :

- Convention (n° 67) sur la durée du travail et les repos (transports par route), 1939, qui, à son article premier, prévoit que la réglementation s'appliquera aux personnes occupées, à titre professionnel, à conduire un véhicule, ainsi qu'à leurs aides[2] ;

---

[1] Communication au B.I.T., 6 octobre 1960.

[2] O.I.T., Conventions et recommandations, 1919-1949, B.I.T., Genève, 1949, pp. 520 ss ; Code international du Travail, 1951, B.I.T., Genève, 1954, vol. I, art. 276.

- recommandation (n° 63) sur les livrets de contrôle (transports par route), 1939, qui, à son chiffre 4, vise "tout conducteur et tout aide"[1] ;

- mémorandum (n° 51) de la Commission des transports internes concernant les conditions d'emploi dans les transports routiers qui, à son point 6, déclare souhaitable que les mesures destinées à protéger la sécurité des conducteurs publics s'appliquent aux conducteurs propriétaires et mentionne parmi ces mesures celles qui concernent notamment l'âge minimum, la durée maximum de conduite, les repos intercalaires et le repos quotidien, etc.[2].

En revanche, en ce qui concerne les transports par voie navigable, le principe d'égalisation des charges sociales n'a pas été retenu aussi systématiquement. Les deux accords, adoptés le 27 juillet 1950 sous les auspices de l'O.I.T. concernant l'un la sécurité sociale des bateliers rhénans et l'autre les conditions de travail des bateliers rhénans, ne s'appliquent, le premier qu'aux travailleurs salariés ou assimilés à des salariés en vertu de la législation nationale applicable, et le second à toute personne membre de l'équipage, ainsi que le capitaine ou le conducteur, s'ils sont employés comme salariés. Le deuxième accord prévoit expressément à son article 3 que les propriétaires de bateaux et leurs parents travaillant à bord ne sont pas visés par les titres de l'accord concernant la durée du travail, les heures supplémentaires, le congé annuel payé et les allocations spéciales de surveillance. Toutefois, les titres concernant la composition des équipages, le repos de nuit en cours de navigation, les jours fériés et le repos hebdomadaire leur sont applicables[3].

Le gouvernement du Danemark[4] remarque que, en n'étendant pas la réglementation des conditions de travail aux artisans, on les avantagerait dans la concurrence, ce qui ne saurait être le but d'une politique de coordination. Le gouvernement de l'Italie formule la même remarque[5] et fait valoir en outre que

---

[1] Ibid., pp. 529 ss et art. 297.

[2] B.I.T., Bulletin officiel, 15 septembre 1954, vol. XXXVII, n° 2, pp. 31 ss.

[3] B.I.T., Bulletin officiel, 30 novembre 1950, vol. XXXIII, n° 3, pp. 105 ss et 120 ss.

[4] Nations Unies : document W/TRANS/268/Add. 3, p. 10.

[5] Communication au B.I.T., 26 juillet 1960.

le mémorandum n° 51 qui vient d'être mentionné vaut également pour les artisans et les transports pour compte propre[1]. En Nouvelle-Zélande, les sentences arbitrales visent aussi les transports pour compte propre.

Les remèdes aux conséquences sociales défavorables éventuelles d'une coordination

Sur cet objet principal de la résolution (n° 37), le Bureau n'a reçu d'indications nouvelles que d'un petit nombre de gouvernements.

Il est d'ailleurs malaisé de dégager une évolution des conditions de travail dans les transports qui pourrait être attribuée à la coordination. S'il est beaucoup parlé de la coordination des transports, fort peu de progrès ont été faits encore dans cette voie, qu'il s'agisse d'une égalisation des conditions sociales qui faciliterait, au sens de la résolution n° 37, une meilleure organisation de l'appareil des transports ou de mesures économiques prises pour rationaliser cet appareil, quitte à porter remède aux conséquences sociales que pourrait avoir une telle rationalisation.

En revanche, les données qui figurent dans les rapports II et III déjà mentionnés, que le Bureau présente également à la septième session de la Commission des transports internes, montrent que les chemins de fer, dans beaucoup de pays, en ressentent les effets. La Fédération internationale des ouvriers du transport (I.T.F.), dans le mémoire qu'elle a adressé le 6 octobre 1960 au Bureau, dit à ce propos : "On discerne déjà clairement dans un certain nombre de pays les conséquences sociales, qui frappent essentiellement les cheminots, de cette lutte assez stérile dans laquelle s'opposent la planification et le principe d'une concurrence sans entrave."

Comme au surplus il est difficile de distinguer entre les effets d'une coordination et ceux d'une modernisation ou rationalisation, les commentaires résumés ci-après portent le plus souvent sur ces deux facteurs.

---

[1] Nations Unies : document W/TRANS/268/Add.1, p. 73.

En République fédérale d'Allemagne[1], notamment dans le cas du Chemin de fer fédéral allemand, il est fait application des principes de la résolution n° 37 afin d'éviter toutes conséquences sociales dommageables d'un perfectionnement de l'appareil des transports. Il n'est guère procédé à des licenciements. Les réductions de possibilités d'emploi qui peuvent résulter d'une modification de la structure des transports sont le plus souvent compensées par la tendance générale à l'accroissement de l'activité économique et c'est aussi ce que signale, par exemple, le Syndicat des cheminots d'Allemagne dans une étude sur les conséquences de la mise en activité de pipe-lines[2].

Aux Etats-Unis[3], en cas de fusion d'entreprises, la commission du commerce entre les Etats doit se préoccuper de la situation des travailleurs. S'il s'agit d'entreprises ferroviaires, elle est tenue de stipuler, en autorisant la fusion, que l'opération ne doit pas entraîner (pendant une période égale à la durée des services antérieurs de chaque travailleur, mais au maximum pendant quatre ans) une baisse des conditions d'emploi des travailleurs en cause et, en cas de conflit, il est procédé à un arbitrage. Lorsqu'il s'agit d'entreprises par route ou voie navigable, la Commission a pouvoir de se réserver le droit d'imposer des conditions propres à protéger les travailleurs mais, jusqu'à présent, elle ne l'a fait que rarement.

En Italie[4], le gouvernement se préoccupe constamment d'amortir les conséquences de toute coordination ou rationalisation. Il verse des subsides aux chemins de fer pour éviter des licenciements et l'on a vu que le décret de 1931 assure aux cheminots la stabilité de leur emploi. En outre, le gouvernement et les entreprises tant ferroviaires que routières font de grands efforts pour perfectionner la formation professionnelle de leurs agents. La Confédération générale italienne du Travail remarque que, en cas de suppression ou de modification de lignes de transport ou d'installations fixes, le ministère du Travail prend,

---

[1] Communication du gouvernement au B.I.T., 29 juillet 1960.

[2] "Wirtschaftliche und soziale Auswirkungen durch den Strukturwandel im Energieverbrauch und die Inbetriebnahme von Pipelines in der Bundesrepublik Deutschland" dans : Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, Verkehrswirtschaftliche Informationen, Francfort, nos 6-7, 20 juillet 1960.

[3] Communication au B.I.T., 1er juillet 1960.

[4] Communication au B.I.T., 26 juillet 1960.

en consultation avec les organisations syndicales, les mesures nécessaires pour aider les travailleurs à surmonter les difficultés que suscitent leur affectation à d'autres tâches, leur transfert dans d'autres lieux de travail ou leur licenciement.

En Nouvelle-Zélande[1], il n'est pas procédé actuellement à une coordination systématique des transports qui appellerait des mesures de protection des travailleurs. Le cas échéant, en vertu de l'article 7 de la loi de 1949 sur les transports, il serait tenu pleinement compte des considérations sociales. En fait, les chemins de fer ont un besoin aigu de main-d'oeuvre et toute mesure de coordination interne, de rationalisation ou de mécanisation est de nature à atténuer ce besoin. La rééducation professionnelle ou le transfert des travailleurs ainsi libérés ne présentent pas de difficultés réelles. Quant à l'avenir, l'apparition sur le marché de l'emploi de jeunes travailleurs et d'immigrants ne changerait pas la situation, car le pays peut absorber une population beaucoup plus nombreuse. Le gouvernement ajoute qu'il est difficile de parler des conséquences sociales de la coordination autrement que par hypothèse, car il est impossible de faire des pronostics économiques précis. Le ministère des chemins de fer ajoute qu'à son avis il est improbable que des mesures de coordination aient des effets défavorables pour les travailleurs. Si des changements techniques devaient faire apparaître une pléthore de personnel, les agents en surnombre pourraient être absorbés dans d'autres services ou affectés à d'autres travaux, auquel cas ils seraient mis au bénéfice d'une rééducation professionnelle. Enfin, il serait possible de réduire le volume des nouveaux engagements.

Au Royaume-Uni[2], la loi sur les transports a prévu dès 1947 le maintien des droits à pension des travailleurs des entreprises que la Commission britannique des transports a absorbés et le versement d'indemnités à ceux qui, à cette occasion, ont été privés de leur emploi ou ont vu leur situation s'amoindrir. En outre, tous les travailleurs bénéficient du régime de sécurité sociale et de l'appui du service public de placement. Une rééducation professionnelle peut enfin être accordée aux travailleurs qui doivent changer d'emploi.

---

[1] Communication au B.I.T., 28 juillet 1960.

[2] Communication au B.I.T., 25 juin 1959.

Contrôle et sanctions

On se référera aux paragraphes 10 à 12 et 5 de la résolution (n° 37). Les dispositions légales mentionnées dans les pages qui précèdent sont normalement assorties de sanctions[1]. Quelques indications supplémentaires peuvent encore être données.

En Italie[2], le gouvernement signale que la Confédération générale italienne du Travail demande une application plus rigoureuse des conventions collectives et dispositions législatives et une protection plus efficace des travailleurs d'entreprises effectuant des transports pour leur propre compte. En outre, les organisations syndicales devraient être appelées à collaborer aux mesures de coordination.

En Nouvelle-Zélande[3], toutes les entreprises visées par les sentences arbitrales sont soumises au contrôle du Service d'inspection du ministère du Travail et la loi sur la conciliation et l'arbitrage prévoit, en cas d'infraction à la réglementation des conditions de travail, des sanctions que la loi de 1949 sur les transports complète par la menace d'une suspension ou d'une révocation de la patente.

Aux Pays-Bas[4], l'inspection du travail contrôle l'application de la réglementation légale des salaires.

En Suède[5], la surveillance étroite exercée par les syndicats sur l'application des conventions collectives a rendu en fait impossible une concurrence fondée sur des salaires inférieurs aux normes. La réglementation de la durée du travail et des repos a été perfectionnée par l'installation, sur les gros camions et autobus, de tachographes soumis à l'inspection des autorités locales.

---

[1] Quant à l'inspection dans les transports routiers, Voir dans le présent rapport Chapitre I, Section B.

[2] Communication au B.I.T., 26 juillet 1960.

[3] Communication au B.I.T., 26 juillet 1960.

[4] Communication au B.I.T., 22 juillet 1960.

[5] Communication au B.I.T., 21 juin 1960.

Collaboration entre l'O.I.T. et les autres organisations internationales

Maintes indications fournies dans le présent chapitre auront montré l'intérêt avec lequel le B.I.T. suit (comme la Commission en a exprimé le voeu au paragraphe 13 de la résolution n° 37) les discussions engagées au sein des Nations Unies et des autres organisations internationales sur la coordination des transports. Cette collaboration, grâce à laquelle le Bureau a eu l'occasion d'attirer l'attention des intéressés sur les aspects sociaux de la question, est particulièrement étroite avec, d'une part, les organisations d'employeurs et de travailleurs et, d'autre part, la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

*

* *

Dans les pages qui précèdent, le Bureau s'est efforcé de brosser un tableau des études, des mesures et des plans consacrés à la coordination des transports, en s'attachant à mettre en lumière les conséquences, souvent difficiles à identifier, qu'a ou qu'aurait sur le plan social une meilleure organisation économique de l'appareil des transports. Les informations ainsi réunies, que la Commission, à sa session précédente de mars 1957, avait exprimé le souhait de recevoir, pourront sans doute faire l'objet d'échanges de vues utiles au cours de la septième session et permettront à la Commission de dire quelle est, en 1961, l'actualité de la résolution n° 37 adoptée par elle-même dix ans auparavant et comment se posent à son jugement les problèmes sociaux de la coordination des transports.

CHAPITRE VIII

LA SECURITE DU TRAVAIL DANS LES TRANSPORTS

En raison tant des conditions physiques dans lesquelles ils s'effectuent que de la nature des cargaisons, les transports comportent souvent des risques, notamment pour les travailleurs.

La Commission des transports internes s'est occupée fréquemment de la prévention des accidents dans les transports. A sa sixième session, en 1957, elle y a fait à nouveau allusion à propos de l'organisation du travail dans les ports (au paragraphe 35 de la résolution n° 66 traitée dans le chapitre II du présent rapport) et elle a demandé au Directeur général du B.I.T. de suivre l'évolution des sujets traités dans trois de ses propres résolutions antérieures, à savoir :

les résolutions n° 6 sur l'attelage automatique et n° 55 concernant la prévention des accidents survenant lors de l'attelage des wagons de chemins de fer et des opérations connexes et

la résolution n° 47 concernant la limitation du poids pouvant être portée par un seul homme.

On sait que le B.I.T. n'a cessé d'attribuer la plus grande importance à la prévention des accidents et maladies du travail dans toutes les professions. En ce qui concerne les transports internes, on trouvera ci-après un aperçu de l'évolution de quelques problèmes importants.

Transports par chemins de fer

L'attelage automatique

Depuis longtemps, il est reconnu que la mise en service d'appareils d'attelage automatique des wagons de chemins de fer réduit dans une très large mesure l'incidence des accidents d'attelage dont sont victimes les cheminots. On se rappelle que, au cours de ses trois premières sessions, la Commission des transports internes a adopté chaque fois une résolution (dont le n° 6 déjà mentionné) concernant l'attelage automatique. A sa quatrième session, en 1951, elle a réitéré l'intérêt qu'elle porte à cette mesure considérée du point de vue

de la prévention des accidents. A sa cinquième session, en 1954, elle a reçu communication d'un rapport[1] relatif aux études entreprises dans quelques pays d'Europe par le Bureau au sujet des causes des accidents qui surviennent lors de l'attelage des wagons de chemins de fer et des opérations connexes, ainsi qu'au sujet des mesures de prévention. La Commission, dans une résolution n° 55, a déclaré que les recommandations formulées dans ce rapport ont une importance indéniable du point de vue de la prévention des accidents et elle a prié l'O.I.T. de poursuivre l'étude internationale de cette question. Le Bureau a fourni à la Commission, à l'occasion de sa dernière session (1957), de nouvelles informations, notamment sur les travaux effectués par un organe technique spécialisé, le Sous-comité des transports par chemins de fer de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe[2].

Il est superflu de reprendre ici l'exposé des difficultés de toute espèce (financières surtout, mais aussi techniques et même politiques) auxquelles se heurtent les entreprises ferroviaires lorsqu'elles envisagent d'adopter un système d'attelage automatique. Il suffira de rappeler que, si l'attelage automatique est généralisé aux Etats-Unis d'une part, et en U.R.S.S. d'autre part, l'Europe n'a pas encore résolu le problème.

Cependant, cette étude entre maintenant dans une phase décisive. Le Sous-comité des transports par chemins de fer de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, à sa quatorzième session (octobre 1960) a reçu de l'U.I.C. une note[3] dans laquelle il est rappelé notamment qu'à la fin de l'année 1956 les organismes supérieurs de l'Union internationale des chemins de fer avait décidé de reprendre l'étude

---

[1] B.I.T., Sécurité et hygiène du travail, octobre-décembre 1953, pp. 183-206; O.I.T., Commission des transports internes, 5me session, 1954, Rapport I, point 1 c), Rapport général : Evénements et progrès récents dans les transports internes, B.I.T., Genève 1953, pp. 138-141.

[2] O.I.T., Commission des transports internes, 6me session, 1957, Rapport I, point 1 c), Rapport général : Evénements et progrès récents dans les transports internes, B.I.T., Genève 1956, pp. 75-83.

[3] Nations Unies, document W/TRANS/SC2/169, 26 août 1960.

de l'application de l'attelage automatique, en raison tant de son grand intérêt humain que des répercussions que sa généralisation pourrait avoir sur les solutions nouvelles envisagées pour la construction des wagons de l'avenir[1].

La Commission spéciale de l'attelage automatique de l'U.I.C., chargée de l'étude en question, s'est réunie une première fois à Rome, les 16 et 17 avril 1957, puis à Paris, en mai-juin de la même année. Au cours de ces deux réunions, la Commission a procédé à un inventaire des problèmes à résoudre, qui ont été classés en trois groupes : questions techniques; questions d'exploitation; questions juridiques et financières. Par ailleurs, ladite Commission s'est réunie à Paris les 20-21 février 1959; elle a mis au point un nouveau cahier des charges pour l'étude d'un attelage automatique pour véhicules de chemins de fer[2]. Le 1er mai 1960, l'Office de recherches et d'essais de l'U.I.C. a lancé un appel d'offres auprès d'une centaine d'entreprises de différents pays pour la présentation de prototypes conformes au cahier des charges. Les propositions, que ces entreprises étaient invitées à présenter dans les six mois, devaient être examinées par l'Office en question qui ferait un choix des modèles à soumettre à des essais en usine, puis à des essais en ligne en vue de l'adoption d'une solution définitive. L'U.I.C. espère aboutir à des conclusions concrètes en 1963, après quoi les administrations ferroviaires s'adresseront chacune à son gouvernement, car l'introduction de cet attelage exigera évidemment de très gros capitaux.

Pendant la même période, l'Organisation pour la collaboration des chemins de fer de Varsovie (O.S.J.D.) a poussé également ses travaux et il est indiqué que des essais de prototypes auront lieu en 1961.

Les deux organisations internationales de réseaux ferroviaires collaborent sous la forme d'un échange des cahiers des charges qu'elles ont présentés aux constructeurs. Elles déclarent l'une et l'autre, en effet, qu'il serait déplorable que deux types d'attelage automatique soient adoptés, sur le réseau européen à voie normale, l'un à l'Est et l'autre à l'Ouest. L'U.I.C. précise que, après avoir envisagé, dans une telle occurrence, que ces attelages pourraient être accouplés grâce à une pièce intermédiaire, elle a maintenant comme

---

[1] Bulletin de l'Union internationale des chemins de fer, juillet-août 1957, p. 247.

[2] Bulletin de l'Union internationale des chemins de fer, avril 1959, p. 155.

tendance d'aboutir, avec l'O.S.J.D., à un attelage commun unique, un "attelage automatique européen". Le Sous-comité des transports par chemins de fer déjà mentionné a recommandé aux deux organisations de continuer à collaborer en vue de trouver soit une solution commune, soit des solutions compatibles et il a saisi cette occasion pour souligner l'importance du problème social qui se pose à propos des méthodes d'attelage des wagons de chemins de fer.

Sur le plan national aussi, les recherches sont poursuivies. Ainsi, les chemins de fer fédéraux suisses ont expérimenté en gare de Genève un dispositif qui dispenserait l'agent de pénétrer entre les tampons pour effectuer l'accrochage et le serrage, ce qui diminue notablement les risques d'accidents[1]. Un autre dispositif d'attelage automatique pour grands réseaux a été essayé par les chemins de fer irlandais[2]. Enfin, au Royaume-Uni, un troisième dispositif d'attelage a été prévu pour être monté sur d'anciens wagons munis du système britannique d'attelage[3].

Une mise au point des progrès réalisés et de la situation en ce qui concerne l'emploi des attelages automatiques dans divers pays a été faite dans un article publié dans la Railway Gazette du 15 août 1958. Cette étude porte sur l'Australie, les Etats-Unis, l'Inde, le Japon, l'U.R.S.S. et diverses régions d'Asie, d'Afrique et d'Europe.

On trouvera encore, dans le Rapport III présenté à la même session de la Commission des transports internes, quelques indications complémentaires sur l'attelage automatique en tant que manifestation du progrès technique dans les chemins de fer.

Prévention des accidents survenant lors de l'attelage des wagons ou d'opérations connexes

Dans sa résolution n° 55 de 1954, la Commission avait demandé notamment aux gouvernements d'indiquer les mesures prises en vue d'assurer la sécurité du personnel de manoeuvres. Elle avait mis en relief à ce propos l'intérêt des conclusions formulées dans l'étude faite par le Bureau en 1953.

---

[1] Le cheminot, Berne, 13 mai 1955, p. 3.

[2] Bulletin de l'Association internationale des congrès des chemins de fer, mars 1958, pp. 399-414.

[3] Engineering, 19 décembre 1958, pp. 88-814.

Aux indications déjà fournies à la Commission lors de sa sixième session[1], il peut être ajouté quelques informations sur la suite donnée à cette résolution dans divers pays.

Des renseignements au sujet des accidents survenus lors des manoeuvres des wagons de chemins de fer ont été communiqués au B.I.T. par les chemins de fer du Commonwealth australien ainsi que de l'Etat de la Nouvelle-Galles du Sud, de l'Australie du Sud et de l'Australie occidentale. Les administrations des chemins de fer australiens et néo-zélandais ont décidé de créer un comité spécial chargé d'étudier, dans son ensemble, le problème de la prévention des accidents.

La Société nationale des chemins de fer belges signale de son côté qu'elle veille tout particulièrement à la prévention des accidents survenant lors de l'attelage de wagons de chemins de fer et des opérations connexes.

Enfin, des mesures de sécurité ont été prises par de nombreux autres réseaux de chemins de fer; il y a lieu de signaler entre autres que les chemins de fer fédéraux autrichiens ont décidé d'installer dans certaines de leurs grandes gares de triage des unités de télévision permettant de faciliter le travail de formation et de composition des trains de marchandises[2].

La publication de nouveaux manuels destinés aux agents préposés aux manoeuvres des wagons de chemins de fer s'est poursuivie. Un de ces manuels a été publié par Allis-Chalmers Manufacturing Co., Milwaukee (Wisconsin-Etats-Unis), un autre manuel sur la sécurité des agents chargés du triage et de l'attelage des wagons a été publié à Moscou en 1956 par les chemins de fer de l'Etat.

Autres questions concernant la sécurité du personnel des chemins de fer

Sur le plan international, on relèvera avec intérêt que la sixième session du Comité des transports intérieurs de la Commission économique des Nations Unies pour l'Asie et l'Extrême-Orient (Bangkok, 15-21 février 1957) a décidé notamment d'étudier,

---

[1] O.I.T., Commission des transports internes, 6me session, 1957, Rapport I, point 1 c), Rapport général : Evénements et progrès récents dans les transports internes, B.I.T., Genève 1956, pp. 75-83.

[2] Revue technique suisse, 31 janvier 1957, p. 96.

en collaboration avec l'O.I.T., l'incidence des accidents de chemins de fer et les mesures propres à assurer leur prévention, ainsi que les recommandations à faire en la matière[1].

Un aperçu des dispositions réglementaires concernant l'organisation d'un "réseau médical du trafic" et des tâches administratives et scientifiques qui lui sont dévolues dans l'Est de l'Allemagne a été donné dans la revue Der Bahnarzt du 1er janvier 1959.

Aux Etats-Unis, le Président du Comité de sécurité de l'Association des dirigeants du personnel des chemins de fer, qui groupe 22 organisations de cheminots, a récemment mis en relief l'importance du problème des accidents dont peuvent être victimes les travailleurs des chemins de fer américains[2].

Une étude générale entreprise par les chemins de fer italiens (portant sur 153.000 travailleurs) a permis de mettre en évidence l'influence aggravante des mois très chauds ou très froids sur la fréquence et la gravité des accidents. Cette influence a été attribuée à l'hypotonie musculaire que l'on constate en été, ainsi qu'à la perte de la sensation de confort physiologique, qui entraîne un relâchement de l'attention[3].

En 1958, une analyse de la législation adoptée en U.R.S.S. pour la protection des cheminots a été publiée à Léningrad[4]. Elle porte plus particulièrement sur la protection contre les risques professionnels lors de la conduite des locomotives, du triage, de l'attelage, du chargement, du déchargement et de la réparation des wagons de chemins de fer; cette étude fournit également des directives sur les premiers soins à donner en cas d'accident.

La publication de nouveaux manuels destinés aux ouvriers des ateliers des chemins de fer s'est poursuivie. On peut citer à titre d'exemple celui publié par le Chemin de fer fédéral allemand[5].

---

[1] Nations Unies : Document ECAFE/TRANS/10.

[2] Signalman's Journal, déc. 1958, p. 370.

[3] Ingegneria Ferroviaria, 1956, pp. 127-137.

[4] La sécurité sur les voies ferrées de chantiers navals (Tekhnika bezopasnosti pri exspluatatsii zhelezno-doroshnovo transporta na sudostreoitel'nykh predpriatiakh), par Ia. M. Osminkin, Léningrad, Sudpromgiz, 1958.

[5] Schutzregeln zur Verhütung von Unfällen, Hanovre, décembre 1955.

Transports routiers

L'aggravation des risques d'accidents sur la route (qui peut être plus apparente que réelle en ce sens qu'elle tient pour une part à l'accroissement du trafic et à l'extension du réseau) suscite de nombreux commentaires dans le monde entier.

Sur le plan international, l'Union internationale des transports routiers (I.R.U.) s'est dotée d'une Commission de la sécurité routière et d'une Commission internationale technique où l'industrie automobile est représentée. Lors de son Congrès de 1960, l'I.R.U. a exprimé l'avis que c'est l'état du réseau routier, resté très en arrière du développement de la circulation, qui est à l'origine de la plupart des accidents. Elle a mis en garde contre toute mesure qui, sous prétexte d'améliorer la sécurité du trafic, aurait principalement pour résultat de favoriser les modes de transports concurrents de la route et elle a demandé un perfectionnement des installations routières, et notamment l'adoption pour l'Europe d'un code uniforme de la route[1].

La plupart des pays procèdent d'ailleurs à une revision incessante de leurs règlements de police routière et il est pris sur le plan national de nombreuses mesures tendant à améliorer la sécurité et l'hygiène dans les transports routiers. Ainsi, en République fédérale d'Allemagne, s'est tenue à Munich, en octobre 1955, une conférence sur les questions de protection du travail et de médecine du travail, au cours de laquelle plusieurs sujets concernant l'industrie des transports ont été examinés. Ce sont la limitation des opérations de transport effectuées par des femmes; les dangers pour la santé de certains combustibles; la durée du travail des conducteurs professionnels de poids lourds; le transport des substances dangereuses; les règles de sécurité concernant la circulation à l'intérieur des entreprises; les aptitudes physiques, psychologiques et mentales des conducteurs; l'importance de la vue dans l'industrie des transports; les travailleurs âgés dans l'industrie des transports; les périodes de pause et les loisirs.

Dans les transports urbains, la fréquence des altérations de la colonne vertébrale chez le personnel roulant a été étudiée sur un groupe de 213 employés affectés aux transports publics d'une ville d'Italie[2], et l'incidence des arthropathies rhumatismales sur 9.600 employés de Rome[3].

---

[1] Union internationale des transports routiers, 7me Congrès, Dubrovnik, mai 1960, résolution IV sur la sécurité routière.

[2] Medicina del Lavoro, octobre 1958, pp. 630-634.

[3] Difesa Sociale, janvier-mars 1959, pp. 59-82.

De même, une enquête a été effectuée sur les affections des voies respiratoires chez les conducteurs de tramways du réseau de Brno (Tchécoslovaquie) ayant en moyenne 20 ans de service[1] et la santé des conducteurs d'autobus a été étudiée sur un groupe d'employés des transports londoniens[2].

Une étude a été entreprise au Royaume-Uni sur les divers aspects du métier de receveur d'autobus en vue d'évaluer la tension et la fatigue inhérentes à ce métier[3]. Une étude sur la conduite des véhicules automobiles a mis en évidence l'importance que peut présenter chez les conducteurs l'état du sens stéréoscopique, de la vision périphérique, de l'adaptation à l'obscurité, de l'acuité visuelle et de la perception des images[4].

Les méthodes de construction des véhicules peuvent avoir un effet marqué sur la sécurité du travail. L'école de santé publique de Harvard a entrepris des études sur la sécurité des transports routiers, notamment sur la gravité des accidents de la route, la sélection des conducteurs, le maintien des conducteurs en bonne condition physique et l'adaptation du matériel à l'homme[5]. Pour améliorer la stabilité de certains véhicules lourds à marche lente, on a mis en pratique un procédé qui abaisse leur centre de gravité en remplissant les pneumatiques avec une solution de chlorure de calcium[6]. Pour éviter les accidents lors des manoeuvres de marche arrière de certains véhicules, on a préconisé et utilisé un dispositif de sonnerie se déclenchant automatiquement dès que le véhicule fait marche arrière[7].

---

[1] Pracovni Lékarstvi, janvier 1958, pp. 32-36.

[2] The Lancet, 18 octobre 1958, pp. 807-812.

[3] Transactions of the Association of Industrial Medical Officers, Londres, janvier 1958, pp. 143-152.

[4] Sight Saving Review, automne 1955, pp. 147-153.

[5] Human Factors in Highway Transport Safety, 296 pp., 1954. (Harvard School of Public Health, Boston (Mass.).)

[6] Calcium Chloride Institute News, février 1955, p. 8.

[7] Safety Maintenance and Production, février 1956, pp. 67-68.

Certaines autorités, notamment en République fédérale d'Allemagne, se sont préoccupées du problème des conducteurs de gros véhicules dans des enceintes privées. Ce problème concerne non seulement les personnes insuffisamment expérimentées qui pourraient conduire des engins lourds à l'intérieur d'entreprises privées ou de carrières, mais également les adolescents qui, dans des exploitations agricoles, conduisent des engins motorisés de dimensions de plus en plus importantes.

Un appareil de purification de l'air destiné à abaisser la teneur en poussière des cabines des véhicules lourds tels que camions, bulldozers et pelles mécaniques a été mis au point et utilisé dans une exploitation de gisements de kieselgur[1].

Transports fluviaux

Dans la navigation fluviale, deux études faites en France méritent d'être signalées.

L'Association de la batellerie française a publié, dans le numéro d'octobre 1957 de son Bulletin, diverses informations sur les accidents du travail dont a été victime le personnel de la batellerie française; les accidents sont classés par groupes et sous-groupes suivant leur origine. D'après ces données statistiques, le risque d'accidents mortels par noyade est particulièrement grave.

Le groupement d'étude des médecins du travail des ports français a tenu une première assemblée générale en décembre 1957 au cours de laquelle il a étudié notamment les problèmes particuliers qui intéressent les médecins du travail dans les ports maritimes et fluviaux : nécessité de la médecine du travail dans les ports; réflexions sur la pathologie vertébrale des dockers; organisation de la prévention des accidents du travail dans la navigation intérieure[2].

Le chargement et le déchargement des navires

La lutte contre les accidents

Des progrès notables peuvent être signalés dans la lutte contre les accidents du travail portuaire.

---

[1] National Safety News, mai 1956, p. 22.

[2] Archives médico-chirurgicales de Normandie, décembre 1958, pp. 689-746.

Le texte fondamental de l'O.I.T. en cette matière, à savoir la convention nº 32 de 1932 concernant la protection contre les accidents des travailleurs occupés au chargement et au déchargement des bateaux[1], est ratifié actuellement par 19 pays[2] et se reflète donc dans un grand nombre de réglementations nationales, tout comme, dans de nombreux pays, les problèmes de la sécurité et de l'hygiène des opérations de chargement et de déchargement des navires ont retenu l'attention des autorités publiques et des organismes spécialisés.

Il sera fourni ci-après quelques exemples des nombreuses mesures législatives ou réglementaires adoptées ces dernières années.

Aux Etats-Unis, en vertu d'une modification du 23 août 1958 de la loi sur les réparations des accidents du travail dont sont victimes les dockers et les travailleurs des ports, le secrétaire d'Etat au travail a été habilité à entreprendre des études et des enquêtes intéressant la sécurité, à présenter au Congrès des recommandations sur les moyens les plus propres à prévenir les accidents du travail, à favoriser l'uniformisation des normes de sécurité et à prendre des dispositions en vue de l'établissement de programmes d'instruction et de formation des travailleurs en matière de sécurité[3].

Au Nigeria a été promulgué, le 1er mars 1958, un règlement applicable dans dix ports basé sur les dispositions de la convention nº 32[4].

En Norvège, un arrêté du 8 juillet 1955 donne des précisions concernant notamment le calcul, la construction, l'essai, le marquage, le recuit et l'inspection des appareils et appareaux de levage ainsi que les dispositifs de sécurité pour lesdits appareils; il traite également de l'exécution des opérations de chargement et de déchargement des bateaux et des moyens d'accès aux cales. D'autres dispositions du 8 juillet 1955 visent la construction du bastingage, la fermeture des écoutilles, ainsi que les moyens d'accès aux bateaux. Un règlement du 23 mars 1956 a trait plus particulièrement à la sécurité des opérations de chargement et de déchargement des navires.

---

[1] Conférence internationale du Travail, Conventions et recommandations 1919-1949, Genève, B.I.T., 1949, pp. 203 ss.

[2] Argentine, Belgique, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Cuba, Espagne, Finlande, France, Inde, Italie, Mexique, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pakistan, Royaume-Uni, Suède et Uruguay.

[3] Public Law, 85-742 H.R. 13021.

[4] Federation of Nigeria, Official Gazette, 6 mars 1958, p. B 68.

Aux Pays-Bas, les gestes de commandement pour la manoeuvre des appareils de levage ont été normalisés par le Bureau central de normalisation en novembre 1957.

La publication d'ouvrages sur les risques d'accidents dans les travaux portuaires s'est poursuivie. On peut citer à titre d'exemple une étude sur le travail dans les ports, publiée en 1956 par l'"Institut national italien d'assurance contre les accidents du travail" et les études sur les accidents du travail chez les dockers de Marseille publiées annuellement par la "Caisse de compensation et congés payés du personnel des entreprises de manutention des ports de Marseille".

Par ailleurs, il y a lieu de signaler une vaste enquête entreprise aux Pays-Bas sur la fixation des barrots d'écoutille sur les navires de mer et sur les systèmes permettant d'améliorer la fixation des barrots mobiles[1].

Les résultats d'une enquête poursuivie depuis plusieurs années en France sur la pathologie vertébrale des dockers, sur les causes des lésions constatées, leurs origines et les moyens de prévention dont dispose la médecine du travail, ont été publiés dans un article ayant comme titre "Nouvelle étude sur la pathologie vertébrale des dockers"[2].

Recueil de directives sur la sécurité et l'hygiène dans les manutentions portuaires

Le B.I.T. a publié en 1958 le recueil sur la sécurité et l'hygiène dans les manutentions portuaires préparé par le Comité d'experts qui s'est réuni à Genève du 3 au 21 décembre 1956[3].

Ce recueil de directives se compose d'environ sept cents recommandations numérotées, groupées en dix-neuf chapitres :

---

[1] De beveiliging tegen het uitlichten van Schilden op schepen, Arbeidsinspectie, publication nº 40, La Haye, 1955, 16 pp.

[2] Archives des maladies professionnelles, novembre-décembre 1957, pp. 770-775.

[3] Sécurité et hygiène dans les manutentions portuaires, B.I.T., Genève 1958, 144 pp.

Le chapitre premier (Dispositions générales) est consacré aux responsabilités d'ordre général, au maintien de l'ordre et de la propreté, à l'éclairage, à la ventilation, aux machines, aux installations électriques, aux échelles, aux outils à main, aux garde-corps et clôtures et à la protection contre l'incendie.

Le chapitre II traite des quais; le chapitre III, des moyens d'accès aux navires (échelles de coupée, passerelles, échelles de corde, etc.); le chapitre IV, du transport des dockers par eau; le chapitre V, de la protection des écoutilles; le chapitre VI, des accès aux cales et, en particulier, des échelles de cale; le chapitre VII, des ponts et des pontées.

Le chapitre VIII, consacré aux appareils et engins de manutention, contient un certain nombre de dispositions générales relatives à la construction et à l'entretien, aux essais, à l'inspection et à l'examen, à l'inscription de la charge utile maximum et aux registres et certificats. Viennent ensuite des séries de prescriptions concernant les mâts de charge, les treuils, les grues et les engins mobiles tels que les chaînes, les poulies, les élingues et les câbles.

Le chapitre IX, sur les opérations de chargement et de déchargement, traite principalement de l'ouverture et de la fermeture des écoutilles, du travail en cale, de l'élingage, du levage et de la descente des charges.

Le chapitre X, sur le matériel et les opérations de transport, traite des plates-formes de manutention, des transporteurs, des chariots automoteurs et des chariots à bras, et des chemins de fer portuaires.

Le chapitre XI traite du soulèvement, du portage et de l'empilage; le chapitre XII, des entrepôts et locaux de stockage; le chapitre XIII, des substances et conditions dangereuses; le chapitre XIV, de l'équipement de protection individuel; le chapitre XV, des soins médicaux et du sauvetage; le chapitre XVI, des installations mises à la disposition du personnel (fourniture d'eau potable, installations sanitaires, lavabos et bains-douches, vestiaires, salles d'embauchage, etc.); le chapitre XVII, de la sélection et de la formation professionnelle des dockers, le chapitre XVIII, de l'organisation de la sécurité et de l'hygiène dans les entreprises de manutention portuaire; enfin, le chapitre XIX est consacré à des dispositions diverses.

Normalisation des certificats et registres

Du 27 novembre au 1er décembre 1956 s'est tenue à Genève, au Bureau international du Travail, une Réunion d'experts pour la normalisation des certificats d'essai et de contrôle des engins utilisés au chargement et au déchargement des navires[1].

[1] B.I.T., Document E.C.R./1956/D.9 revisé.

Il s'agit des certificats et registres utilisés (conformément à l'article 18, paragraphe 1, de la convention n° 32 déjà citée) par les pays qui ont ratifié cette convention, et des documents analogues utilisés par les pays qui ne l'ont pas ratifiée. La convention prévoit, entre les Etats qui ont ratifié cet instrument, la conclusion d'accords de réciprocité, portant en particulier sur la reconnaissance mutuelle des dispositions prises dans chacun des pays pour les essais, vérifications et recuissons et sur la reconnaissance mutuelle des certificats et procès-verbaux y relatifs.

Le Bureau avait rassemblé dans les principaux pays maritimes les formules de certificats et de registres en question et préparé une analyse comparative détaillée de ces documents.

Les experts ont été unanimes à recommander l'adoption, à une date aussi proche que possible, d'un système international uniforme de certificats et de registres comprenant six formules de certificats et une formule de registre groupant quatre tableaux.

Conformément à une décision prise par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail à sa 135me session (mai-juin 1957), le Directeur général a transmis aux divers gouvernements intéressés le rapport de la Réunion d'experts.

Le Directeur général a recommandé aux gouvernements d'adopter ces formules comme base de leurs propres certificats et registres à une date aussi rapprochée que possible; il les a invités à informer l'O.I.T. de leurs intentions à ce sujet, ainsi que de toutes circonstances qui les empêcheraient d'utiliser des formules établies d'après les formules normalisées.

Voici un aperçu des réponses des gouvernements.

Le gouvernement du Canada a porté à la connaissance du Bureau que les certificats et les registres nationaux canadiens sont, à quelques détails près, semblables à ceux prévus par les experts du B.I.T. et que le nécessaire sera fait pour les rendre identiques à ces derniers dans un très proche avenir.

Au Chili, l'adoption des certificats en question (bien qu'ils conviennent parfaitement) ne peut être réalisée actuellement, faute de personnel d'inspection spécialisé et de moyens permettant de faire les essais.

Le gouvernement de l'Espagne signale qu'en principe rien ne semble s'opposer à l'adoption des propositions.

Les gouvernements des Etats-Unis et de l'Italie ont transmis le rapport aux divers organismes gouvernementaux intéressés ainsi qu'aux organisations d'employeurs et de travailleurs, en vue d'étudier les documents en question.

En Finlande, le gouvernement a fait annexer aux formulaires nationaux une formule supplémentaire destinée à assurer cette identité avec les documents proposés.

Le gouvernement français a informé le Directeur général que les registres adoptés conformément au décret du 14 mars 1956 présentent une grande similitude avec les modèles proposés par le B.I.T. Les certificats d'essai et de visite sont conformes aux dispositions prévues par le B.I.T.

Le gouvernement de l'Inde a porté à la connaissance du Bureau que les certificats et les registres nationaux sont, à quelques détails près, semblables à ceux prévus par les experts du B.I.T. et que le nécessaire sera fait pour les rendre identiques à ces derniers, dans un très proche avenir.

Le gouvernement d'Israël a constaté une identité semblable.

Le gouvernement des Pays-Bas se propose de mettre graduellement les certificats et registres nationaux en conformité avec les formules proposées par l'O.I.T.

Les autorités nationales de Nouvelle-Zélande examinent quelques divergences existant entre les textes nationaux et les textes proposés.

Le Royaume-Uni a mis en conformité ses documents nationaux avec les suggestions formulées par la Réunion d'experts.

La République tunisienne signale qu'un certain délai sera nécessaire pour que les formules en vigueur en Tunisie soient mises en harmonie avec celles que recommandent les experts du B.I.T.

Le gouvernement de l'Uruguay a signalé que, pour des raisons financières, il était obligé de surseoir à la mise en application des propositions en question.

Transports aériens

La sécurité des équipages, comme des passagers, à bord des avions utilisés dans les transports civils suscite des problèmes qui ont déjà fait l'objet de nombreuses dispositions sur le plan tant international que national. Le B.I.T. a

examiné cette question dans un chapitre du Rapport I qu'il a présenté à la Réunion spéciale de l'aviation civile de 1960[1]. Il y a relevé, notamment, que l'O.A.C.I. se préoccupe de prévenir les risques d'accidents ou d'exposition qui peuvent menacer les membres des équipages d'aviation et qu'elle consulte de manière permanente les administrations aéronautiques, les exploitants, les constructeurs d'aéronefs et les associations tant des compagnies que du personnel navigant, ainsi que les autres organisations intergouvernementales compétentes. Le Bureau a pu conclure que, grâce aux efforts incessants de tous les intéressés, le niveau de sécurité des transports aériens réguliers supporte aisément la comparaison avec celui des transports de surface. Certes, il subsiste encore des problèmes, de santé notamment aux escales, de confort et de prévention des accidents à bord, et la mise en service des avions à réaction a suscité des préoccupations nouvelles.

La Réunion[2] a pris deux conclusions dans le domaine de la sécurité et de l'hygiène.

Dans une résolution n° 3, elle exprime le souhait que le Directeur général consulte les organisations qui entreprennent des travaux dans le domaine de la médecine aéronautique en vue d'en voir coordonner les résultats et de rédiger un rapport à l'intention des Etats Membres et des organisations d'employeurs et de travailleurs intéressées.

Dans une résolution n° 8, elle prie l'O.I.T. de demander à l'O.A.C.I. de continuer à prendre en considération le milieu de travail à bord du personnel navigant à l'occasion de toutes études qu'elle pourrait entreprendre sur des problèmes techniques et d'exploitation liés à l'aménagement intérieur des aéronefs.

Ces résolutions, qui font actuellement l'objet de consultations entre l'O.A.C.I. et le B.I.T., seront soumises au mois de mars 1961 au Conseil d'administration du B.I.T.[3].

---

[1] O.I.T., Réunion spéciale de l'aviation civile, Genève 1960, Rapport I : Examen d'ensemble des conditions de travail dans l'aviation civile, Genève, B.I.T. 1960, pp. 64 à 71.

[2] O.I.T., Réunion spéciale de l'aviation civile, Note sur les travaux de la session, Genève 1960, document ronéographié, ICA/1960/16 revisé, notamment pp. 50 et 52.

[3] Au sujet de l'ensemble des travaux de la Réunion spéciale de l'aviation civile, voir ci-dessus, chapitre V.

Transports verticaux

Les moyens de transports verticaux, à savoir les ascenseurs et autres élévateurs pour personnes et marchandises, constituent à première vue un sujet d'un intérêt quelque peu marginal pour une Commission des transports internes. Cependant, le développement incessant de leur emploi a conduit à la prise en considération des problèmes de sécurité posés par ces installations.

Dans le Règlement-type pour les établissements industriels à l'usage des gouvernements et de l'industrie, publié par le Bureau international du Travail en 1948[1], plus de cent articles ont été consacrés aux problèmes de sécurité posés par les ascenseurs.

La Réunion internationale d'experts pour la réglementation internationale sur la sécurité des ascenseurs et monte-charges (Milan, 20-24 mai 1957), qui groupait plus particulièrement des représentants des constructeurs d'ascenseurs et d'organismes de contrôle, a créé une Commission permanente chargée d'élaborer un recueil de directives sur la sécurité des ascenseurs et monte-charges.

Cette Commission s'est réunie en 1958 aux Pays-Bas, en 1959 en France et en 1960 en Suisse. Elle a mis au point le projet de recueil de directives qui lui était demandé[2]. Ce projet tient compte des progrès récents en matière d'ascenseurs et de monte-charges et des dangers nouveaux qui sont souvent inhérents à ces progrès, par exemple la suppression des portes.

Les travaux de cette Commission sont suivis avec intérêt par le B.I.T. qui s'attachera à vérifier leurs conséquences pour les dispositions qui figurent actuellement dans son propre Règlement-type.

---

[1] B.I.T., Règlement-type de sécurité pour les établissements industriels à l'usage des gouvernements et de l'industrie, Genève, 1948, 564 pp. Deux suppléments 1956 et 1959.

[2] Secrétariat de la Commission internationale pour la réglementation des ascenseurs et monte-charges, 4-6, rue du Colonel Driant, Paris 1er.

Problèmes communs à divers modes de transports

Certaines questions de sécurité ou d'hygiène du travail sont suscitées non par la technique du transport, mais par la nature des cargaisons. Quelques-unes d'entre elles sont passées en revue ci-après.

Transport et manutention des substances dangereuses

La Commission des transports internes, à sa quatrième session (1951), a demandé, dans une résolution n° 44, que le B.I.T. continue à suivre les discussions des organismes internationaux appelés à s'occuper du transport des matières dangereuses et prenne toutes mesures utiles pour attirer l'attention de ces organismes sur la nécessité d'assurer la protection des travailleurs occupés à ces transports. La Commission a reçu, au sujet des suites données à cette résolution, des informations résumées dans le Rapport général destiné à ses cinquième et sixième sessions[1]. Depuis 1957, le Bureau n'a certes pas perdu de vue ces graves problèmes.

a) Danger des poussières de céréales

Plusieurs études sur les dangers présentés par les poussières de céréales ont été publiées depuis 1956 dans la presse médicale. Elles traitent notamment de la pathologie des travailleurs des silos des ports[2], du risque de pneumoconiose auquel sont exposés les travailleurs portuaires[3], de la sensibilisation respiratoire aux poussières de céréales[4], des pneumoconioses chez les travailleurs en contact avec les céréales[5], des affections des travailleurs affectés aux silos[6] et de la fièvre des céréales des travailleurs des silos[7].

---

[1] O.I.T., Commission des transports internes, 5me session, Genève 1954, Rapport I, point 1 c), Rapport général : Evénements et progrès récents dans les transports internes, Genève, B.I.T. 1953, pp. 145 à 148; id., 6me session, Genève, B.I.T. 1956, pp. 83-92.

[2] Folia Medica, avril 1960, pp. 305-343.

[3] Rassegna di Medicina Industriale, 1959, n° 2, pp. 89-102.

[4] South Africa Medical Journal, 2 août 1958, pp. 784-788.

[5] British Journal of Tuberculosis, octobre 1958, pp. 291-298.

[6] New England Journal of Medicin, 13 mars 1958, pp. 543-544.

[7] Communication présentée en 1957 au XIIe Congrès international de médecine du travail à Helsinki.

b) Manutention de suie

Parmi les poussières, la Fédération internationale des ouvriers du transport (I.T.F.) a signalé récemment les problèmes que suscite la manutention de quantités croissantes de suie, notamment dans les ports. Dans une résolution adoptée par son congrès de 1960, elle a décidé de déterminer l'ampleur du problème dans le monde et elle a annoncé son intention de demander à la Commission des transports internes de l'O.I.T. d'examiner cette question, afin que des mesures soient prises dans le sens du paragraphe 580 des directives du B.I.T. sur la sécurité et l'hygiène dans les manutentions portuaires.

Le Conseil d'administration du B.I.T. a pris note de cette communication de l'I.T.F.

c) Substances explosives, inflammables, toxiques, corrosives et radioactives

On sait que le Bureau avait communiqué en 1955 aux gouvernements une résolution (n° 23) adoptée à la quatrième session de la Commission des industries chimiques (1955), qui demandait l'adoption, sur le plan international, de cinq emblèmes de danger pour l'identification des diverses catégories de substances dangereuses, à savoir : explosives, inflammables, toxiques, corrosives et radioactives.

L'adoption de ces emblèmes, à l'exception de la main rongée proposée pour les matières corrosives, avait également été recommandée pour les transports internationaux par le Comité d'experts des Nations Unies sur le transport des marchandises dangereuses.

Par la suite, une Réunion d'experts en matière de substances dangereuses a été convoquée par l'O.I.T. (Genève, août 1956) pour examiner, notamment, la possibilité de mettre en pratique le projet d'étiquetage de l'O.I.T. Après avoir examiné le rapport de cette réunion, le Conseil d'administration, à sa 134me session (mars 1957), a autorisé le Directeur général à attirer l'attention des gouvernements sur l'opportunité qu'il y aurait à adopter sans nouveau retard, à l'usage du commerce international, un système permettant d'identifier les substances dangereuses au moyen d'étiquettes distinctes. Néanmoins, puisque le Comité d'experts des Nations Unies avait adopté un emblème de danger pour les matières corrosives différent de celui de l'O.I.T., le Conseil d'administration autorisait également le Directeur général à saisir toute occasion propice à la réalisation de la plus grande uniformité possible dans le domaine de la classification et de l'étiquetage des substances dangereuses.

Les consultations entre l'O.I.T. et les Nations Unies ont été relativement longues car il y avait lieu de recueillir les avis d'un certain nombre d'organismes qui s'occupent de l'étiquetage, aux fins de transport, des marchandises dangereuses. En mars 1959, les Nations Unies ont convoqué un Comité d'experts chargé de poursuivre l'étude du transport des marchandises dangereuses, qui a recommandé notamment l'adoption d'un emblème de compromis sur lequel il serait possible d'obtenir l'accord de tous.

L'emblème en question a été approuvé par le Conseil économique et social le 17 juillet 1959.

Une concordance de vues complète ayant été établie entre les Nations Unies et l'O.I.T., le Directeur général, le 12 novembre 1959, a communiqué aux gouvernements l'emblème convenu en leur recommandant de l'adopter et en les invitant à le transmettre aux organisations d'employeurs et de travailleurs intéressées.

Dans le même domaine, la Conférence internationale du Travail, en 1960, a adopté une convention 115 et une recommandation 114 concernant la protection des travailleurs contre les radiations ionisantes dans toutes les activités professionnelles entraînant une exposition à ces radiations[1].

Quant aux dispositions de portée nationale, la réglementation du transport de matières dangereuses a été complétée sur de nombreux points. Ces dispositions nouvelles ont été signalées, jusqu'en décembre 1959, dans la publication trimestrielle du B.I.T. intitulée Sécurité et hygiène du travail. Pour la période subséquente, on se référera aux fiches de documentation d'un organisme rattaché au B.I.T., le Centre international d'informations de sécurité et d'hygiène.

Limitation du poids pouvant être porté par un seul homme

Le Bureau a continué à suivre l'évolution de cette question, que la Commission des transports internes avait traitée dans sa résolution n° 47. En complément de ce qui a été communiqué à la Commission en 1957[2], plusieurs mesures nationales peuvent être signalées.

[1] B.I.T., Bulletin officiel, n° 2, 1960.

[2] O.I.T., Commission des transports internes, 6me session, 1957, Rapport I, point 1 a) et b), Rapport général : Suite donnée aux conclusions des sessions précédentes, B.I.T., Genève 1956, pp. 199-201.

Un arrêté du 26 août 1959 promulgué dans la République arabe unie (Province de Syrie) indique dans un tableau le maximum de poids des charges qu'il est permis aux enfants des deux sexes de porter, traîner ou pousser[1].

En Bulgarie, la limitation des charges pouvant être portées par les femmes est précisée dans une ordonnance du 3 juillet 1959[2].

Un décret du 26 juillet 1957 précise pour l'Espagne les charges maximales pouvant être portées par les femmes et les enfants[3].

Pour les Etablissements français de l'Océanie, deux arrêtés du 2 février 1956 précisent les charges que les femmes et les enfants sont autorisés à porter[4].

En France même, il a été procédé à des enquêtes qui établissent une relation entre les charges portées et les risques d'accident chez les dockers. Ce sont des recherches et enquêtes d'ordre médical et physiologique qui permettront sans doute de mieux remédier à diverses difficultés rencontrées pour l'élaboration de normes relatives à la limitation des charges pouvant être portées par un seul homme. Il est apparu que les questions de constitution physique individuelle ou raciale, ainsi que la forme ou le conditionnement des fardeaux, influent presque autant que le poids sur le caractère nocif d'un transport par homme; de même, les effets peuvent être très différents, à poids égal, selon qu'il s'agit de transporter une charge ou de la soulever et selon la manière de la soulever ou de la porter.

Dans la résolution n° 47 déjà rappelée, la Commission, en 1951, avait proposé tout un ensemble de mesures de portée internationale. Déjà pour la sixième session de la Commission, le Bureau, se référant aux résolutions nos 47 et 63 adoptées aux quatrième et cinquième sessions (1951 et 1954), a exposé dans le Rapport général déjà signalé que le Conseil d'administration avait dû ajourner toute recommandation concernant l'inscription de cette question à l'ordre du jour de la Conférence internationale du Travail jusqu'au moment où il serait en possession du résultat des études nécessaires, et en particulier des enquêtes

---

[1] Journal officiel de la République arabe unie, n° 40, 10 septembre 1959.

[2] B.I.T., Série législative 1959, Bul. 2.

[3] B.I.T., Série législative 1957, Esp. 1.

[4] Journal officiel des Etablissements français de l'Océanie, 15 février 1956.

à effectuer auprès des gouvernements et des organisations médicales compétentes. Or très peu de renseignements ont été reçus dans l'intervalle des gouvernements, et il n'a pas été possible au Bureau, dont le programme dans le domaine de la sécurité et l'hygiène est particulièrement chargé, d'effectuer les études et enquêtes autorisées par le Conseil d'administration.

A ce propos, le gouvernement de la France, dans une communication du 3 août 1960, relevant que "les charges excessives résultant du poids des sacs portés à dos d'homme aggravent considérablement les risques d'accident du travail auxquels sont exposés les dockers", a exprimé l'avis qu'il y aurait de grands avantages à limiter le poids pouvant être porté par un homme seul, par une mesure de portée internationale car, a-t-il ajouté, "il n'est pas possible d'imposer, sur le plan national, une diminution du poids des charges en raison des répercussions économiques que cette mesure serait susceptible d'entraîner et de la nécessité de continuer à manutentionner des charges plus lourdes importées de pays étrangers".

En conclusion, il a exprimé le voeu que cette question soit soumise à la septième session de la Commission. Le Directeur général a eu le regret de répondre que l'ordre du jour de cette session, au mois d'août 1960, était déjà arrêté. Il a rappelé cependant que la Commission avait demandé au Bureau de suivre la question et que donc elle aurait l'occasion d'examiner toutes propositions que ses propres membres estimeraient opportun de lui faire directement au cours de la session nouvelle.

Indication du poids sur les colis transportés par bateau

Cette question a été réglée dans un instrument international du travail, la convention n° 27 de 1929. Depuis la dernière session de la Commission, le Bureau a enregistré la ratification de cette convention par plusieurs pays. Le nombre des ratifications, au 31 décembre 1960, était de 41[1].

*

* *

[1] République fédérale d'Allemagne, Argentine, Australie, Autriche, Belgique, Birmanie, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Congo (Léopoldville), Cuba, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Inde, Indonésie, Irlande, Italie, Japon, Luxembourg, Maroc, Mexique, Nicaragua, Norvège, Pakistan, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Union sud-africaine, Uruguay, Venezuela, Viet-Nam, Yougoslavie.

L'exposé qui précède de l'évolution récente de plusieurs problèmes de sécurité et d'hygiène dans les transports montre à la fois l'importance des questions qui se posent dans ce domaine et la grande variété des préoccupations manifestées par les législateurs nationaux, les associations professionnelles nationales, les Nations Unies et l'O.I.T., notamment par l'instrument de sa Commission des transports internes.

CHAPITRE IX

LA RESPONSABILITE CIVILE DES TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS

On a déjà rappelé, au chapitre VIII, que les transports présentent pour les travailleurs des risques particuliers d'accidents ou de maladies. Des risques semblables sont courus par les usagers, soit dans leur intégrité corporelle soit dans leurs biens, ainsi que par les tiers dont la personne ou les biens se trouvent sur le passage des véhicules ou à leur proximité.

Les entreprises de transports encourent une responsabilité civile à l'égard de toutes ces catégories de personnes, usagers, employés et tiers. Cette responsabilité, selon le cas, découle du rapport de confiance entre le transporteur et son client, des obligations de l'employeur à l'égard des personnes à son service ou du trouble que l'activité du transporteur peut apporter aux droits de tiers. Selon les circonstances ou les conceptions juridiques en cours, cette responsabilité sera purement causale ou comportera un élément de faute qui lui donne un caractère quasi délictueux.

En tout état de cause, par un principe juridique indiscuté, nul ne peut causer impunément un dommage à autrui et tout fait (de commission ou d'omission) imputable à un sujet de droit et entraînant chez autrui une lésion corporelle ou un dommage matériel oblige à réparation celui par la faute duquel ce fait s'est produit.

Toutefois, comme l'activité des transports ne peut pas être paralysée ni rendue par trop onéreuse par une prise en considération totale des conséquences pécuniaires de tout dommage, la responsabilité causale des transporteurs a été réglée et réduite dans une certaine mesure par les contrats, la législation nationale et toute une série de conventions internationales.

Le plus souvent ces textes limitent du même coup la responsabilité au moins causale des agents des transporteurs, de leurs "préposés". Cependant la responsabilité juridique de l'employeur et celle du préposé en cas d'accident ou de dommage matériel résultant du travail du préposé ne coïncident pas exactement. Si même, dans de nombreux pays, et aussi par l'effet des conventions internationales sur les transports

l'employeur peut, par contrat, limiter ou même exclure complètement sa responsabilité, le préposé qui a causé un dommage par son propre fait demeure souvent responsable en droit de la totalité des conséquences de son acte ou de son omission.

Comme les accidents et avaries sont relativement fréquents dans les transports et qu'ils peuvent affecter des valeurs élevées et un cercle étendu de personnes même étrangères à l'activité des transports, les travailleurs reconnus responsables peuvent être conduits à verser des dommages et intérêts sans commune mesure avec leurs ressources.

Cette situation préoccupe fréquemment les travailleurs et leurs syndicats, qui demandent avec insistance que les agents des transports soient protégés contre les actions en responsabilité civile résultant de leur emploi.

Cependant, une telle protection a soulevé jusqu'ici des difficultés de plusieurs espèces. S'il est généralement admis qu'il importe de protéger les travailleurs contre les conséquences trop onéreuses d'une action en responsabilité civile, en revanche cette protection ne peut pas être étendue à tous les actes dommageables qui peuvent leur être imputés. D'autre part, le problème de la responsabilité civile des travailleurs des transports ne saurait être dissocié de l'institution générale de la responsabilité civile qui est régie par des règles différentes selon le régime juridique national. En conséquence, il est malaisé de trouver à ce problème une solution internationale[1].

La Commission des transports internes s'est préoccupée très tôt de cette question. Dès sa deuxième session (1947), elle a indiqué une solution possible : l'assurance obligatoire en faveur des travailleurs à la fois comme victimes et comme responsables. En effet, dans une résolution n° 23[2], notant que "le travailleur des transports qui est l'auteur ou la victime d'un accident se produisant pendant la durée du service peut subir un préjudice si son employeur n'est pas assuré ou

---

[1] Voir notamment "La protection des travailleurs des transports contre les actions en responsabilité civile résultant de leur emploi", dans B.I.T., Revue internationale du Travail, vol. LXXVIII, n° 2, août 1958 (tiré à part).

[2] B.I.T., Bulletin officiel, 15 septembre 1948, vol. XXXI, n° 2, p. 106. (On remarquera que cette résolution portait tout d'abord le n° 15.)

n'est pas en mesure de faire droit à la demande d'indemnisation résultant de cet accident", la Commission a exprimé l'avis que les gouvernements devraient rendre obligatoire une assurance à l'égard des demandes d'indemnisation de ce genre, sauf lorsque le paiement de l'indemnité peut être raisonnablement garanti par d'autres moyens.

Au chapitre I, section B, quelques indications ont été réunies sur les suites données récemment à cette résolution en ce qui concerne la réparation des accidents subis par les travailleurs des transports. Quant à l'assurance responsabilité civile obligatoire préconisée dans la résolution n° 23, on sait qu'elle se répand et, dans leurs communications récentes, les gouvernements de toute une série de pays indiquent qu'une telle assurance est en vigueur dans leurs territoires, notamment pour les transports routiers. Toutefois, on ne peut pas dire que l'assurance responsabilité civile obligatoire soit déjà de pratique universelle. En outre, trop souvent, les sommes garanties sont insuffisantes et enfin la police souscrite par l'employeur ne protège pas toujours ses préposés contre des actions directes en responsabilité civile.

En vue de la rédaction du présent rapport, quelques Etats Membres de l'O.I.T. ont envoyé sur ce point des informations nouvelles au Bureau. Ainsi, le gouvernement des Etats-Unis indique que, selon la législation tant de l'Union que de la majorité des Etats, une patente n'est accordée à un transporteur que s'il a conclu une assurance ou fourni une garantie suffisante du versement des indemnités auxquelles il pourrait être condamné en cas d'accident frappant une personne et dû à l'utilisation du véhicule routier, qu'il y ait eu ou non négligence.

En Nouvelle-Zélande, l'assurance imposée à tous les détenteurs de véhicules à moteur étend ses effets tant au propriétaire du véhicule qu'à tout autre conducteur titulaire d'un permis; toutefois, l'assurance n'est obligatoire que pour le cas d'accidents frappant les personnes.

Aux Pays-Bas, un projet de loi rendant obligatoire l'assurance contre la responsabilité civile doit bientôt être déposé.

En ce qui concerne la situation juridique, ajoutons qu'en Italie, dans les chemins de fer et la navigation intérieure, l'exploitant, selon un décret de 1931, peut récupérer sur l'agent fautif les dommages subis tant par l'entreprise que par des tiers. En pratique, toutefois, cette règle fait l'objet de tempéraments et, dans certaines entreprises, le personnel est même entièrement exonéré. Il sera question plus loin de la situation des agents des transports routiers.

La situation des conducteurs dans les transports routiers

On voit par les exemples ci-dessus que le plus souvent le problème de la responsabilité civile des travailleurs des transports est envisagé dans l'optique des transports routiers, tout comme la Commission des transports internes pensait essentiellement à ce mode de transport quand elle a adopté sa résolution n° 23.

A sa cinquième session (1954), elle a chargé une sous-commission d'étudier les conditions d'emploi dans les transports routiers; cette sous-commission a été saisie par ses membres travailleurs d'un projet de texte prévoyant que les conducteurs de véhicules et leurs aides devraient être au bénéfice d'une assurance responsabilité civile aux frais de l'employeur. Cependant, au paragraphe 37 de son rapport[1], la sous-commission a exprimé l'avis que, en raison de la diversité des législations et de la complexité de la jurisprudence, elle ne pouvait pas aboutir à des conclusions au sujet des conséquences juridiques qu'aurait une libération du conducteur et du convoyeur de toute responsabilité civile. Elle a exprimé l'espoir que le Bureau international du Travail étudierait la question en étroite collaboration avec l'Institut national pour l'unification du droit privé.

Conformément aux décisions prises par le Conseil d'administration lors de ses 125me et 127me sessions (mai et novembre 1954), le Bureau a consulté l'Institut international pour l'unification du droit privé et celui-ci a rédigé un mémorandum extrêmement utile sur les moyens juridiques propres à protéger les conducteurs et les convoyeurs salariés des transports routiers contre le risque de telles actions en responsabilité civile[2].

La Réunion d'experts de 1956

A la suite de nouvelles décisions prises par le Conseil d'administration lors de sa 132me session (mai-juin 1956), des juristes experts en la matière se sont réunis à Genève en

---

[1] B.I.T. : Bulletin officiel, 15 sept. 1954, vol. XXXVII, n° 12, p. 55.

[2] B.I.T. : document LPD/1956/D.2.

octobre-novembre 1956 pour étudier la question. La Commission des transports internes, à sa 6me session (1957), a été tenue au courant de l'évolution de la question et a reçu le rapport des experts[1].

Trois moyens de protection ont été envisagés par les experts : la législation, l'assurance et les conventions collectives ou contrats de travail. Ils se sont accordés à dire que la meilleure solution serait assurée par une combinaison des divers moyens de protection, qui varierait selon les besoins et les possibilités de chaque pays. Ils ont relevé que, lorsque l'assurance est obligatoire, il est possible d'utiliser la législation ou les conventions collectives pour compléter l'assurance dans la mesure où celle-ci n'assure pas des garanties considérées comme suffisantes.

Ils ont recherché en particulier de quelle manière les conventions collectives pourraient servir à une telle fin et ils ont rédigé des projets de clauses destinés à régler d'une part la responsabilité des employeurs pour des dommages aux personnes ou aux biens causés par des conducteurs de véhicules ou leurs aides et, d'autre part, les obligations de l'employeur relatives à l'assurance de l'employé[2].

La Commission des transports internes, dans une résolution n° 69, a conclu avec les experts que c'est à la lumière de la situation dans chaque pays qu'il convient de dire si le problème étudié ici appelle l'adoption de dispositions particulières. Elle a demandé que le rapport des experts soit communiqué aux gouvernements en invitant ces derniers à l'envoyer à leur tour aux organisations d'employeurs et de travailleurs intéressées et en les priant de faire parvenir leurs observations au Bureau international du Travail, à l'intention de la Commission lors de sa septième session.

Le Bureau a reçu, soit immédiatement après la communication du rapport, soit encore au cours de l'année 1960, des informations abondantes dont un aperçu est donné ci-après.

---

[1] O.I.T., Commission des transports internes, 6me session, 1957, Rapport I, point 1 a) et b), Rapport général, Suite donnée aux conclusions des sessions précédentes, Genève, B.I.T., 1956, pp. 186-188; Idem, Supplément I., Genève, B.I.T., 1957, ou B.I.T. : document IPD/1956/D.6.

[2] B.I.T. : document IPD/1956/D.6, op. cit., Annexe, pp. 21-22.

Réalité du risque couru par les conducteurs salariés

Au cours des stades antérieurs de l'étude de la question, on a déjà argué que, en fait, les conducteurs salariés, quelle que puisse être leur situation juridique, sont rarement l'objet d'actions en responsabilité civile découlant de leur emploi.

En Australie, les autorités tant du Commonwealth que des Etats déclarent aussi que ce risque est plus apparent que réel, car il est invraisemblable qu'une action soit intentée contre le conducteur au lieu du propriétaire du véhicule, tant que le conducteur agit dans les limites de son emploi. De même, le Conseil néerlandais des fédérations centrales d'employeurs remarque que, dans ce pays, aucun employeur n'a exercé de recours contre un conducteur salarié depuis de nombreuses années.

En Italie, la loi rend solidairement responsables le propriétaire et le conducteur, mais le gouvernement indique qu'il est très rare qu'une action soit intentée contre ce dernier qui jouit, comme on le verra plus loin, de certaines exonérations à l'égard de l'assureur. Quant au régime juridique, la situation est la même qu'aux Pays-Bas.

En revanche, en Autriche, le gouvernement constate que le droit de recours accordé à l'assureur même en cas de faute légère pose un grave problème social dans certains cas d'espèce et il ajoute qu'un projet de loi fédéral tend à exonérer les conducteurs en cas de faute légère.

Au Royaume-Uni, enfin, en 1958 une commission interministérielle a examiné la question en ce qui concerne l'ensemble des salariés. Dans son rapport[1], elle constate que les employeurs et leurs assureurs possèdent, contre les salariés en cause, des droits qui, s'ils étaient utilisés dans une mesure déraisonnable, compromettraient les bonnes relations professionnelles, mais elle ajoute que l'attitude observée en fait par les employeurs et les assureurs montre qu'ils ne font pas un usage immodéré de leurs droits.

Opportunité d'une protection juridique des conducteurs salariés

Quant à l'opportunité d'assurer la protection juridique des conducteurs salariés contre les actions en responsabilité

---

[1] Ministry of Labour and National Service : Lister v. The Romford Ice and Cold Storage Company Limited, Report of the Inter-Departemental Committee, Londres, HMS, 1959.

civile, les commentaires ont porté principalement sur l'étendue d'une telle protection. Les gouvernements du Canada, de l'Equateur et de la Suisse se demandent s'il est favorable à la sécurité routière de libérer totalement ces travailleurs de leur responsabilité civile. C'est aussi le point que signalent le Conseil néerlandais des fédérations centrales d'employeurs, la Confédération britannique des employeurs et l'Organisation autrichienne des employeurs, qui fait valoir qu'en Autriche l'assureur jouit d'un droit de recours contre le conducteur limité à 10 pour cent des dommages lorsqu'il n'y a pas eu dol ni faute grave. Le gouvernement de l'Italie indique qu'il serait peut-être opportun d'assurer aux conducteurs, pour ce qui est de la personne ou des biens de l'employeur, une protection inférieure à celle qui leur est accordée en ce qui concerne les tiers, et le gouvernement de la Turquie pense qu'il convient d'étudier le degré de la faute à propos de laquelle les conducteurs seraient exonérés.

Protection par la voie de l'assurance

De nombreux pays (République fédérale d'Allemagne, Australie, Autriche, Belgique, Canada, Ceylan, Chine (Taïwan), République dominicaine, France, Inde, Norvège, Nouvelle-Zélande, Royaume-Uni, Suède, Suisse et Thaïlande) indiquent que l'assurance responsabilité civile, obligatoire ou non, est largement répandue dans leurs territoires, en tout cas pour les transporteurs routiers, et ils fournissent des indications sur la mesure dans laquelle cette assurance donne les garanties suggérées dans le rapport de la réunion d'experts.

Le gouvernement de la France, ainsi que la Confédération générale des cadres indiquent que le problème a été entièrement résolu par le régime très complet d'assurance obligatoire institué par une loi de 1958.

En Italie, le problème de la protection juridique des conducteurs par une assurance ou par un fonds de solidarité est soumis actuellement au Parlement.

Selon un accord conclu en 1955 entre la Belgique, le Luxembourg et les Pays-Bas, ces pays se sont engagés à obliger par la loi tout propriétaire d'un véhicule à souscrire une assurance responsabilité civile.

Dans la plupart des cas, notamment en République fédérale d'Allemagne, en Australie, en Belgique, à Ceylan, en Norvège, en Suède, en Suisse et en Italie, l'assurance couvre le conducteur directement ou indirectement du fait que l'assureur, normalement, ne peut exercer de recours contre l'employé, sauf si

ce dernier a causé des dommages intentionnellement, à la suite d'une faute grave ou sous l'influence de l'alcool. En Autriche, les syndicats demandent que la loi interdise un tel recours.

Le gouvernement de la Pologne indique que l'Organisation des travailleurs des transports routiers s'efforce d'obtenir, par voie de convention collective, que les employeurs contractent à leurs frais des assurances en faveur des conducteurs.

La législation d'un certain nombre de pays fournit d'autres garanties. Ainsi, en Autriche, les biens transportés sont assurés dans des conditions qui ne permettent un recours contre le conducteur pour le montant total des dommages que dans les cas de dol ou de négligence grave. En Espagne, la réglementation nationale du travail dans les transports routiers met les dommages-intérêts à la charge de l'employeur. En Belgique, le montant de l'assurance en cas de lésions corporelles ou de décès est illimité. Dans la République fédérale d'Allemagne, la responsabilité des conducteurs salariés est limitée, sauf faute de leur part, au montant de l'assurance obligatoire et le transporteur est tenu d'assurer les choses transportées à une distance de plus de 50 kilomètres.

En revanche, les gouvernements de l'Autriche, de Ceylan, de la Norvège, des Pays-Bas et de la Suisse soulignent que le conducteur n'est pas protégé juridiquement contre les demandes qui dépassent le montant ou la portée de l'assurance.

Au Royaume-Uni, la Commission interministérielle déjà citée a reconnu que la responsabilité du salarié subsiste même si l'employeur s'est assuré. Cependant, en vertu d'un "gentleman's agreement" conclu entre les assureurs des employeurs, les salariés d'un employeur assuré ne sont pas tenus, sauf consentement préalable de l'employeur, de supporter une part des indemnités versées à leurs collègues. De même, la Fédération des employeurs britanniques a obtenu en 1955 de certaines compagnies d'assurance la certitude que les droits de subrogation contre un salarié d'un employeur assuré ne seraient pas exercés sans l'accord préalable de cet employeur. Les employeurs de l'industrie nationalisée ont soit pris pour règle de ne pas chercher à se dédommager des indemnités versées à la suite de négligence de leurs salariés, soit conclu des accords analogues avec leurs assureurs.

Protection grâce à l'acceptation du risque par l'employeur

Un certain nombre de gouvernements indiquent une protection complémentaire des conducteurs salariés qui leur est

assurée ou qu'on envisage de leur donner en prévoyant, par voie législative, qu'une part des risques de responsabilité qui pourrait leur incomber doit être assumée par l'employeur, notamment en cas de faute légère (projets de lois en Autriche et en Suisse) ou aussi d'actes non dolosifs (Belgique).

Dans la République fédérale d'Allemagne, la jurisprudence tend à établir que l'employeur ne peut pas rendre le travailleur seul responsable de dommages qui découlent essentiellement d'un risque inhérent à l'emploi, sans prendre en considération le degré de la faute.

En Australie, l'Etat fédéral n'exerce pas de recours contre les conducteurs à son service, sauf dans les cas où ils étaient sous l'influence de l'alcool.

Au Chili, le Code civil donne un droit de recours à l'employeur si le travailleur a agi sans instructions, de façon dolosive ou par négligence.

En Finlande, ces dernières années, plusieurs décisions judiciaires ont confirmé le droit de recours de l'employeur dans des cas où le chauffeur avait encouru une responsabilité pénale.

Dans d'autres pays (en Suède, ainsi que, pour les conducteurs au service de l'Etat, en République fédérale d'Allemagne et en Nouvelle-Zélande), une protection semblable est assurée par la convention collective, le contrat de travail ou les conditions de service. En République fédérale d'Allemagne, cette situation juridique a encore été confirmée par une loi de 1957 qui assimile l'Etat, pour les agents à son service, à l'assureur qui n'a de droit de recours que si le dommage est dû à une faute grave et dépasse le minimum obligatoirement assuré.

Au Canada, en ce qui concerne les dommages aux biens transportés, les conventions collectives excluent en général tout recours contre l'employé, sauf en cas de négligence patente.

Plusieurs gouvernements sont favorables à la stipulation d'une protection juridique du conducteur par la voie de la convention collective et les gouvernements de la Belgique, du Maroc, du Royaume-Uni et de la Suisse souscrivent en principe aux clauses rédigées par la Réunion d'experts.

En revanche, en Australie méridionale, les autorités signalent que certains éléments de ces clauses pourraient être contraires à la loi, notamment en cas de responsabilité solidaire des auteurs d'un dol.

Si la Confédération française des travailleurs chrétiens et les syndicats italiens sont favorables aux projets de clauses, l'Organisation italienne des employeurs considère qu'il ne se justifie pas de déroger aux principes normaux de la responsabilité.

La Fédération néerlandaise des syndicats estime que les conventions collectives devraient stipuler que l'employeur est tenu, dans les contrats de transport, d'exclure tout recours contre le conducteur et d'assurer celui-ci contre le risque de responsabilité civile.

Cependant, les conventions collectives n'ont pas toutes une portée suffisante pour assurer une protection efficace à tous les conducteurs; c'est ce que relèvent les gouvernements de l'Autriche, de la République fédérale d'Allemagne, de l'Italie, de l'Equateur, du Royaume-Uni ainsi que la Confédération générale du Travail de France.

Protection par exonération totale

Comme la Réunion d'experts, les gouvernements qui ont formulé des observations sur ce point ont considéré qu'il serait inopportun de prévoir une protection sous la forme d'une exonération totale de la responsabilité extra-contractuelle des conducteurs salariés.

Ainsi, au Royaume-Uni, la Commission interministérielle dont on a déjà parlé, ainsi que la Confédération britannique des employeurs estiment que cette exonération se heurte à de sérieuses objections; d'une part, elle priverait la victime de toute réparation, par exemple dans le cas où l'employeur serait insolvable; d'autre part, elle irait à l'encontre de l'intérêt public et pourrait compromettre la sécurité du travail.

Utilité de dispositions complémentaires

Plusieurs gouvernements déclarent qu'ils soutiennent volontiers les efforts entrepris dans les cas où les conducteurs salariés ne bénéficient pas encore d'une protection suffisante dans ce domaine, mais plusieurs d'entre eux (en particulier ceux de la République fédérale d'Allemagne, du Canada, du Danemark, de l'Inde, des Pays-Bas) ont exprimé l'avis que la situation dans leurs pays ne leur paraît pas imposer, au stade actuel, d'autres mesures de portée générale.

Au Royaume-Uni, la Confédération britannique des employeurs a la même opinion; toutefois, la Commission interministérielle consultée en 1959 a énoncé une mise en garde en disant que, s'il apparaissait à l'avenir que les employeurs ou les assureurs usent de leurs droits de manière déraisonnable, il conviendrait d'examiner à nouveau l'opportunité de mesures législatives mentionnées par la Commission dans son rapport et le bien-fondé des objections formulées contre de telles mesures. Elle a ajouté que sa conclusion n'excluait pas de nouveaux efforts tentés en vue de résoudre la question par des méthodes amiables telles que l'extension du "gentleman's agreement" déjà signalé dans le domaine de l'assurance, ou la négociation d'une convention collective.

C'est également dans un cadre plus large que plusieurs autres gouvernements ont exprimé l'avis qu'il conviendrait de poursuivre l'étude de la question. En effet, les gouvernements de l'Equateur et de la Turquie soulignent que les mêmes problèmes se posent dans des branches de transport autres que la route. D'autre part, le gouvernement de l'Autriche est d'avis que le problème ainsi soulevé concerne les rapports généraux de travail; selon les notions modernes, l'employeur a des obligations plus larges à l'égard du travailleur, en matière de responsabilité et de protection sociale; parallèlement à la mécanisation de plus en plus poussée de toutes les opérations, ainsi qu'à l'augmentation du volume de la circulation routière, les risques de causer des dommages à la suite de fautes légères se sont multipliés, et le montant des dommages-intérêts qui pourraient être réclamés est devenu sans commune mesure avec les salaires des travailleurs intéressés.

L'aperçu nécessairement succinct qui précède montre la variété des solutions adoptées dans les divers pays et leur insuffisance fréquente au regard des conséquences souvent très onéreuses d'accidents ou d'avaries qui peuvent être le résultat d'un acte délictueux imputé au conducteur d'un véhicule, mais qui souvent sont la manifestation de risques inhérents à l'activité du transport.

Les travailleurs et leurs organisations syndicales continuent à manifester des inquiétudes sérieuses à ce sujet. Le Bureau international du Travail, lorsque a été annoncée la septième session de la Commission des transports internes, a reçu à ce propos, au mois de juin 1960, un mémorandum de l'Internationale des ouvriers du transport (I.T.F.) et, en juillet, une lettre de la Chambre autrichienne des travailleurs, qui demandaient l'une et l'autre au Directeur général l'inscription à l'ordre du jour de la session de la question de la protection juridique des conducteurs salariés contre les actions en responsabilité civile résultant de leur

travail. Le Directeur général a dû indiquer que cet ordre du jour était déjà fixé de façon définitive, mais il a signalé que, au vu des informations réunies dans le présent chapitre, il serait loisible à la Commission de reprendre l'examen de la question au cours de la discussion générale.

Dans son mémoire, l'I.T.F. relève l'importance du problème pour les ouvriers de toutes industries, mais surtout du transport, et elle cite une série soit de jugements, soit de dispositions législatives ou contractuelles qui montrent que le travailleur du transport court des risques pécuniaires réels. Rappelant que l'O.I.T. examine la question depuis 1947, l'I.T.F. conclut qu'une solution doit être trouvée par l'adoption d'un instrument international tel qu'une convention.

Le personnel navigant de l'aviation

Le problème de la responsabilité civile se pose aussi aux membres du personnel navigant de l'aviation. L'O.I.T. a exposé les données de ce problème, en 1960, à l'intention de la Réunion spéciale de l'aviation civile qui fait l'objet du chapitre V du présent rapport[1].

A propos de l'aviation civile aussi, on a relevé qu'il est relativement rare que des actions en responsabilité civile soient intentées contre un navigant par la compagnie qui l'emploie, par d'autres membres de l'équipage ou leurs ayants droit, ou par d'autres personnes lésées. Néanmoins, cette éventualité ne peut pas être entièrement exclue et, dans l'aviation civile plus encore que dans les autres branches des transports, la puissance des appareils et les conditions d'exploitation font qu'une simple défaillance ou une faute légère risque d'avoir des conséquences extrêmement lourdes pour le membre d'équipage juridiquement responsable.

Si donc la situation de fait est relativement rassurante, les associations de pilotes ne s'efforcent pas moins d'obtenir des garanties qui les mettraient à l'abri de conséquences par trop onéreuses d'actions en responsabilité civile. On sait que,

---

[1] O.I.T., Réunion spéciale de l'aviation civile, Genève 1960, Rapport I, Examen d'ensemble des conditions de travail dans l'aviation civile, Genève, B.I.T., 1960, Chapitre IX, p. 132 ss.

en 1959, la Fédération internationale des associations de pilotes de lignes (I.F.A.L.P.A.) a adopté un projet de clause destiné à être utilisé par les associations membres comme guide, quitte à être modifié pour répondre aux données de chaque situation. D'autres organisations internationales de travailleurs du transport, telles que l'Internationale des ouvriers du transport et le Comité international des transports de la Confédération internationale des syndicats chrétiens, ont marqué également les préoccupations que leur inspirent ces problèmes.

Il n'y a pas lieu de reprendre ici l'exposé, déjà fait dans le rapport du Bureau qu'on vient de citer, des efforts entrepris sur le plan international pour limiter équitablement la responsabilité civile du navigant. Il convient, cependant, de signaler plus particulièrement l'activité déployée - dans le domaine de la responsabilité civile des compagnies d'aviation - avant la guerre par le Comité international technique d'experts juridiques aériens, puis, après la guerre, par le Comité juridique de l'Organisation de l'aviation civile.

Dans l'aviation également, la question de la responsabilité civile de l'agent de l'exploitant peut être réglée, comme on l'a dit pour les transports routiers, par la voie législative, par un arrangement contractuel de l'exploitant qui s'engagerait à décharger son agent, ou par l'assurance responsabilité civile, en excluant sous certaines réserves le droit de recours de l'assureur.

Ce problème a été débattu au cours de la Réunion spéciale de l'aviation civile dont il a déjà été question[1].

Les délégués travailleurs ont dit à leur tour que la seule solution réelle consiste à exonérer le navigant de toute responsabilité civile pour les suites d'un fait survenu au cours de l'emploi, sauf en cas d'intention dolosive ou de négligence grave. Ils ont ajouté que la conclusion d'une assurance par les navigants eux-mêmes serait extrêmement coûteuse, et que l'employeur doit prendre entièrement à sa charge les risques de responsabilité civile. L'un d'entre eux a fait remarquer que, parmi les instruments internationaux relatifs à la responsabilité civile du transporteur, le Protocole d'amendement de 1955 à la Convention de Varsovie, mentionné dans le rapport du B.I.T., assurerait une certaine protection aux membres d'équipage, mais n'est pas encore entré en vigueur, faute d'un bon nombre des ratifications nécessaires.

---

[1] B.I.T., Informations sociales, vol. XXV, n° 1, 1er janvier 1961, pp. 2 ss.

Un délégué employeur a fait valoir que la question de la responsabilité civile du personnel navigant pose un problème juridique qui déborde largement du cadre des relations entre employeurs et travailleurs, et que c'est d'ailleurs bien pour cela qu'un organisme spécialisé s'en occupe, à savoir le Comité juridique de l'O.A.C.I. Il a assuré, lui aussi, qu'il est extrêmement rare de voir les victimes d'accidents aériens ou leurs ayants droit agir contre les membres du personnel navigant personnellement plutôt que contre les compagnies, ne serait-ce que parce que le montant des indemnités réclamées excéderait de beaucoup le niveau de solvabilité des membres du personnel tenus juridiquement responsables. Il convient, à ce propos - a-t-il ajouté - de distinguer trois cas, celui du passager ou de l'expéditeur du fret, celui du "tiers à la surface", et les victimes de collisions aériennes.

A l'égard du tiers à la surface, comme en cas de collision aérienne, la responsabilité ne découle pas d'un contrat; elle est fondée uniquement sur la loi du pays où l'accident s'est produit et seule donc la loi nationale peut limiter ou exclure cette responsabilité. En fait, un grand nombre d'Etats ont déjà pris des mesures en la matière. La Convention de Rome de 1952, relative aux dommages causés aux tiers à la surface, et le projet de convention sur les collisions aériennes, élaboré par le Comité de l'O.A.C.I. en 1954, tout en limitant la responsabilité de l'exploitant, ont prévu que, dans le cas où le droit applicable rendrait normalement responsable un membre du personnel de cet exploitant, il pourrait se réclamer des mêmes exceptions et des mêmes limites de responsabilité.

Quant aux passagers ou aux expéditeurs de fret, la responsabilité du transporteur a fait l'objet de limitations. On s'est demandé si le bénéfice de cette protection était étendu au personnel du transporteur. Or - a fait remarquer le délégué employeur en question - il existe une doctrine abondante à ce propos, et la majorité des juristes interprètent la Convention de Varsovie au profit du personnel du transporteur. S'il y a peu de jurisprudence, en revanche les quelques décisions de justice prises en la matière confirment cette opinion de la doctrine. Toutefois, comme il est quelques opinions divergentes, afin d'éliminer tout doute en la matière, il a été prévu, à l'article 25 A du Protocole de 1955 destiné à modifier la Convention de Varsovie, que tout membre d'équipage peut se prévaloir des limites de responsabilité que le transporteur a le droit d'invoquer si le membre d'équipage en cause prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions.

Enfin, tant la doctrine qu'une jurisprudence constante, qui n'est d'ailleurs pas particulière au domaine du droit

aérien, indiquent que le terme "dans l'exercice de ses fonctions" s'étend à toute l'activité professionnelle, à tous les actes accomplis à l'occasion de l'exercice de la profession. Au surplus, des dispositions précises figurent dans les conditions générales adoptées par la grande majorité des compagnies de transport aérien, selon des conditions types élaborées par l'Association du transport aérien international (I.A.T.A.).

En conclusion, la Réunion, dans la partie 1, adoptée en séance plénière sans opposition, d'une résolution (n° 7) concernant la sécurité financière du personnel de l'aviation civile, a noté tout d'abord que le Directeur général du Bureau a l'intention de faire poursuivre l'examen de cette question en liaison avec le problème de la responsabilité civile dans toutes les formes de transport et elle a invité le Conseil d'administration (qui se prononcera à ce sujet au cours de sa 148me session, en mars 1960) à prier le Directeur général de poursuivre cette étude, en consultation avec l'O.A.C.I.

*

* *

Le problème de la responsabilité civile se pose dans des termes juridiques semblables pour les agents non seulement des transports routiers et aériens, mais également pour les membres du personnel de toutes les entreprises de transport, et l'on a vu qu'il s'étend en fait à tous les travailleurs dans l'exercice de leur profession. Le B.I.T., en collaborant avec les organisations co-intéressées, ne perdra pas de vue cette question et la Commission des transports internes aura l'occasion d'en débattre, à sa septième session, au cours de la discussion générale qu'elle consacrera sans doute à plusieurs des points traités dans le présent rapport comme à l'ensemble de l'évolution sociale dans les transports internes.

ANNEXE

Conclusions adoptées par la Commission des transports internes

Première session, Londres, 1945 (B.I.T., Bulletin officiel, vol. XXX, nº 2, 15 sept. 1947)[1]

No	
1	(1) Résolution sur les questions urgentes.
2	(2) Résolution sur les relations industrielles.
3	(3) Résolution sur la main-d'oeuvre.
4	(4) Résolution pour une conférence régionale des gouvernements visant la concurrence entre les ports de l'Atlantique, de la Manche, de la mer du Nord et du Rhin.
5	(5) Résolution sur les problèmes sociaux.
6	(6) Résolution sur l'attelage automatique.
7	(7) Résolution sur la stabilisation du travail dans les docks.
8	(8) Résolution concernant les réunions par branches de l'industrie des transports.

Deuxième session, Genève, 1947 (B.I.T., Bulletin officiel, vol. XXXI, nº 2, 15 sept. 1948)[1]

9	(1) Résolution concernant les relations industrielles dans les transports internes.
10	(2) Résolution concernant l'emploi dans les transports internes.

---

[1] Les chiffres entre parenthèses indiquent la numérotation adoptée à l'origine pour les conclusions des trois premières sessions.

No

11 (3) Résolution concernant l'orientation professionnelle et la sélection des travailleurs de l'industrie des transports internes.

12 (4) Résolution concernant la stabilisation de l'emploi des dockers.

13 (5) Résolution concernant l'établissement des statistiques des transports internes.

14 (6) Résolution concernant les modalités de détail des statistiques internationalement comparables des transports internes.

15 (7) Résolution visant la communication par le Conseil d'administration à la Conférence internationale des statisticiens du travail des résolutions concernant les statistiques en matière de transports internes.

16 (8) Résolution concernant la convocation d'une conférence spéciale en vue de la réglementation internationale de la sécurité sociale et des conditions de travail dans la navigation du Rhin.

17 (9) Résolution concernant l'attelage automatique.

18 (10) Résolution concernant l'emploi des femmes dans l'industrie des transports internes.

19 (11) Résolution concernant la protection des jeunes travailleurs employés dans la navigation fluviale.

20 (12) Résolution concernant la coordination des diverses branches de l'industrie des transports.

21 (13) Résolution concernant les conditions d'emploi dans l'aviation civile.

22 (14) Résolution concernant l'application rapide des propositions et des résolutions adoptées par la Commission.

23 (15) Résolution concernant l'assurance-accidents dans l'industrie des transports internes.

24 (16) Résolution concernant la durée du travail dans les transports routiers.

Troisième session, Bruxelles, 1949 (B.I.T., Bulletin officiel, vol. XXXII, nº 4, 15 déc. 1949)[1]

No

25 (1) Résolution concernant la régularisation de l'emploi des dockers.

26 (2) Résolution concernant la protection des jeunes travailleurs employés dans la navigation fluviale.

27 (3) Résolution concernant l'inscription à l'ordre du jour d'une prochaine session de la Conférence internationale du Travail de la question de la protection des jeunes travailleurs employés dans la navigation fluviale.

28 (4) Résolution concernant la protection des adolescents et des jeunes travailleurs dans les entreprises familiales de la navigation intérieure.

29 (5) Résolution concernant les possibilités d'éducation des enfants de mariniers domiciliés à bord.

30 (6) Résolution concernant les méthodes techniques de sélection des travailleurs pour l'industrie des transports internes.

31 (7) Résolution concernant la convention de 1939 sur la durée du travail et les repos (transports par route).

32 (8) Résolution concernant les statistiques en matière de transports internes.

33 (9) Résolution concernant l'attelage automatique.

34 (10) Résolution concernant le travail de nuit des jeunes travailleurs employés dans les transports aériens.

35 (11) Résolution concernant des études à entreprendre par le Bureau international du Travail.

36 (12) Mémoire au Conseil d'administration concernant la représentation des différentes branches de l'industrie des transports internes aux sessions de la Commission des transports internes.

---

[1] Les chiffres entre parenthèses indiquent la numérotation adoptée à l'origine pour les conclusions des trois premières sessions.

Quatrième session, Nervi, Gênes, 1951 (B.I.T., Bulletin officiel, vol. XXXIV, n° 2, 20 déc. 1951)

No

37 Résolution concernant les problèmes de travail résultant de la coordination des transports.

38 Clauses sur les conditions d'emploi des conducteurs de véhicules automobiles à insérer dans le cahier des charges type applicable aux exploitants dans le transport international de voyageurs et de marchandises en Europe.

39 Résolution concernant l'inclusion de clauses sur les conditions d'emploi des conducteurs de véhicules automobiles dans le cahier des charges type applicable aux exploitants dans le transport international de voyageurs et de marchandises par la route en Europe.

40 Mémoire adressé au Conseil d'administration du Bureau international du Travail sur les conditions d'emploi dans l'aviation civile.

41 Résolution concernant la suite donnée aux conclusions adoptées par les sessions précédentes de la Commission des transports internes.

42 Résolution concernant l'ordre du jour d'une future session de la Commission des transports internes.

43 Résolution concernant les conditions d'emploi des équipages dans la navigation intérieure en Asie et en Extrême-Orient.

44 Résolution concernant les transports et la manutention des matières dangereuses.

45 Résolution concernant l'assistance technique dans les transports internes.

46 Résolution concernant les conditions de travail dans les transports internes en Asie et en Afrique.

47 Résolution concernant la limitation du poids pouvant être porté par un seul homme.

48 Résolution concernant les conditions d'emploi dans les ports continentaux de la mer du Nord et de la Manche.

49 Résolution concernant la protection des dockers contre les poussières résultant de la manutention des céréales.

50 Résolution concernant la formation professionnelle des dockers.

Cinquième session, Genève, 1954 (B.I.T., Bulletin officiel, vol. XXXVII, nº 2, 15 sept. 1954)

No

51 Mémorandum concernant les conditions d'emploi dans les transports routiers.

52 Résolution concernant les aménagements en vue du bien-être des dockers.

53 Suggestions concernant les mesures prises dans les différents pays pour donner suite aux conclusions adoptées par la Commission des transports internes.

54 Résolution concernant l'emploi de l'espagnol comme langue de travail de la Commission des transports internes.

55 Résolution concernant la prévention des accidents survenant lors de l'attelage des wagons de chemins de fer et des opérations connexes.

56 Résolution concernant les primes et récompenses dans les chemins de fer.

57 Résolution concernant l'emploi des femmes dans la navigation intérieure.

58 Résolution concernant l'ordre du jour de la sixième session de la Commission.

59 Résolution concernant les conditions de travail dans les transports internes en Asie et en Afrique.

60 Résolution concernant la sécurité et l'hygiène du travail dans les transports.

61 Résolution concernant l'assistance technique en matière de transports internes entre l'Inde et le Pakistan.

62 Résolution concernant la protection des dockers contre les poussières résultant de la manutention des céréales.

63 Résolution concernant la limitation du poids pouvant être transporté par un seul homme.

64 Résolution concernant l'indication du poids sur les colis.

65 Résolution concernant la concurrence entre les ports.

Sixième session, Hambourg, mars 1957 (B.I.T., Bulletin officiel, vol. XL, n° 3, 1957)

No

66 Résolution concernant les méthodes permettant d'améliorer l'organisation du travail et le rendement dans les ports.

67 Résolution concernant l'inspection du travail dans les transports routiers.

68 Conclusions concernant la suite donnée aux conclusions adoptées aux sessions précédentes de la Commission des transports internes.

69 Résolution concernant la protection juridique des conducteurs salariés contre les actions en responsabilité civile encourues du fait de leur travail.

70 Résolution concernant la régularisation de l'emploi des dockers.

71 Résolution concernant la concurrence entre les ports.

72 Résolution concernant les clauses sur les conditions d'emploi des conducteurs de véhicules automobiles applicables aux exploitants dans le transport international de voyageurs et de marchandises en Europe.